REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CÁMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE LA XLIX LEGISLATURA

24.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA

PRESIDEN

BEATRIZ ARGIMÓN
Presidenta

OSCAR ANDRADE
Primer vicepresidente

SEBASTIÁN DA SILVA
Segundo vicepresidente

ACTÚAN EN SECRETARÍA GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑEIRO Y JOSÉ PEDRO MONTERO,
Y LOS PROSECRETARIOS VICTORIA VERA Y ADRIÁN JURI

Concurren: el ministro interino de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber; el subsecretario del MTOP, señor Juan José Olaizola; el prosecretario de Presidencia de la República, doctor Rodrigo Ferrés; el presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, y el capitán del Puerto de Montevideo, contralmirante Ricardo Della Santa.

Para consultar las presentaciones exhibidas en sala: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (ministro Heber)
Ministerio de Transporte y Obras Públicas (subsecretario Olaizola)
Resolución TCR
Senador Jorge Gandini
Senador Sebastián Da Silva

SUMARIO

Páginas

1) Texto de la citación..... 328

2) Asistencia..... 329

3) Asuntos entrados..... 329

4) Pedido de informes..... 329

– Varios señores senadores solicitan se curse un pedido de informes con destino a los ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, relacionado con el Fondo de Estabilidad Energética.

• Oportunamente fue tramitado.

5) Inasistencias anteriores..... 331

– Por Secretaría se da cuenta de que no se registraron inasistencias a la anterior convocatoria.

6) y 8) Solicitudes de licencia e integración del Cuerpo..... 331 y 388

– El Senado concede las licencias solicitadas por los señores senadores Penadés y Niffouri.

– Quedan convocados los señores senadores Blás y Saravia.

7) y 9) Llamado a sala al señor ministro de Transporte y Obras Públicas..... 331 y 389

– La Mesa da cuenta de la solicitud de licencia por los días 18 y 19 de agosto del ministro de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Falero, y de la designación como ministro interino del señor Luis Alberto Heber.

– De acuerdo con lo resuelto oportunamente, el Senado recibe al señor ministro.

– Exposición del señor senador Carrera, manifestaciones del señor ministro, intervenciones del señor subsecretario, del señor prosecretario de Presidencia, del señor presidente de la ANP y de varios señores senadores.

– Los integrantes de la coalición de gobierno presentan una moción en el sentido de:

- declarar absolutamente satisfactorias las explicaciones brindadas;

- afirmar que el Gobierno de coalición ha tenido que buscar soluciones dada la situación generada por las Administraciones anteriores;

- requerir al Poder Ejecutivo que se incluya en el acuerdo logrado con Katoen Natie la necesidad de la autorización previa del Estado uruguayo ante la eventual enajenación de las acciones de TCP;

- solicitar al Poder Ejecutivo el envío del proyecto de ley por el que se crea la Unidad Reguladora de los Servicios Portuarios.

• Se vota afirmativamente.

– La bancada de senadores del Frente Amplio formula moción en el sentido de que la Asamblea General declare que se censuran los actos de administración y de gobierno del señor ministro de Transporte y Obras Públicas.

10) Levantamiento de la sesión..... 453

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

«Montevideo, 17 de agosto de 2021

La CÁMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria mañana miércoles 18 de agosto, a las 10:00, al amparo de lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución de la república, a los efectos de recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas a fin de brindar explicaciones sobre el acuerdo alcanzado entre el Gobierno y la empresa Katoen Natie para la extensión por cincuenta años de la concesión de la Terminal Cuenca del Plata.

José Pedro Montero
Secretario

Gustavo Sánchez Piñeiro
Secretario».

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Asiaín**, **Bergara**, **Bianchi**, **Blás**, **Bonomi**, **Botana**, **Camy**, **Carrera**, **Coutinho**, **Della Ventura**, **Domenech**, **Gandini**, **Kechichian**, **Lanz**, **Lazo**, **Lozano**, **Mahía**, **Manini Ríos**, **Nane**, **Niffouri**, **Olesker**, **Rodríguez**, **Rubio**, **Sabini**, **Sánchez**, **Sanguinetti**, **Sartori** y **Viera**, e ingresa posteriormente, por licencia del respectivo titular, el señor senador **Saravia**.

FALTAN: con licencia, los señores senadores **Astori**, **Penadés** y **Topolansky**. Se retira con licencia el señor senador **Niffouri**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 10:07).

(Se incorpora la nómina de asuntos entrados remitida al Cuerpo de Taquígrafos por parte de la Secretaría del Senado).

«El Poder Ejecutivo remite mensajes por los que comunica la promulgación de los siguientes proyectos de ley:

• por el que se crean las sociedades de beneficio e interés colectivo (BIC);

• relativo al desarrollo de políticas activas de empleo dirigidas a favorecer el acceso a una actividad laboral remunerada, ya sea por cuenta propia o ajena, de los jóvenes entre quince y veintinueve años, de los trabajadores mayores de cuarenta y cinco años y de personas con discapacidad;

• por el que se faculta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a establecer regímenes especiales de subsidios por desempleo.

AGRÉGUENSE A SUS ANTECEDENTES Y ARCHÍVENSE».

4) PEDIDO DE INFORMES

(Pedido de informes consignado en la nómina de asuntos entrados).

«Los señores senadores Oscar Andrade, Mario Bergara, Eduardo Bonomi, Enrique Canon, Amanda Della Ventura, Sandra Lazo, José Carlos Mahía, Silvia Nane, Enrique Rubio y Alejandro Sánchez solicitan, de conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la república, se curse un pedido de informes con destino a los ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, relacionado con el Fondo de Estabilidad Energética (FEE). (Asunto 152096).

OPORTUNAMENTE FUE TRAMITADO».

(Texto del pedido de informes).

Montevideo, 17 de agosto de 2021.-

Sra. Presidenta de la Cámara de Senadores

Esc. Beatriz Argimón

Presente

De nuestra mayor consideración:

De conformidad con lo dispuesto por el Art. 118 de la Constitución de la República, solicitamos se curse al Ministerio de Economía y Finanzas y al Ministerio de Industria, Energía Y Minería, el siguiente pedido de informes.

Sírvanse informar respecto al Fondo de Estabilidad Energética (FEE) regulado por el artículo 773 de la ley 18.719 del 27/12/2010 y Decretos reglamentarios 442/2011 y 1696/2014:

1) La evolución del saldo del Fondo de Estabilidad Energética desde el 1/1/2011 a la fecha;
2) Los aportes y retiros de los Fideicomitentes y Beneficiario del Fideicomiso de Administración de dicho Fondo en el periodo 1/1/2020 a la fecha;
3) Si se considera que la actual disponibilidad del Fondo es conveniente para reducir el impacto negativo de los déficits hídricos sobre la situación financiera de UTE y sobre las finanzas públicas globales como lo prevé el artículo 773 de la ley 18.719 y las modificaciones previstas en la ley 19.620 del 17 de mayo de 2018;
4) Si está previsto hacer uso, en el periodo 2021-2022, de la facultad prevista en el artículo 214 de la ley 19.889 (LUC).

Sin otro particular, saludan a Ud. muy atentamente

Oscar Andrade, Mario Bergara, Eduardo Bonomi, Enrique Canon, Amanda Della Ventura, Sandra Lazo, José Carlos Mahía, Silvia Nane, Enrique Rubio y Alejandro Sánchez. Senadores

5) INASISTENCIAS ANTERIORES

SEÑORA PRESIDENTA.- Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 49 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias.

(Se da de lo siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- A la sesión ordinaria del 17 de agosto faltó con aviso la señora senadora Topolansky.

6) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑORA PRESIDENTA.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- «Montevideo, 17 de agosto de 2021

Señora presidenta de la Cámara de Senadores
Beatriz Argimón

De mi mayor consideración:

A través de la presente solicito al Cuerpo me conceda licencia por los días 18 y 19 del corriente mes, al amparo del artículo 1.º de la Ley n.º 17827, de 14 de setiembre de 2004, por motivos personales.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Gustavo Penadés. Senador».

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota).

–14 en 15. **Afirmativa.**

Se comunica que los señores Magdalena Zumarán y Enrique Antía han presentado nota de desistimiento informando que por esta vez no aceptan la convocatoria a integrar el Cuerpo, por lo que queda convocado el señor Rodrigo Blás, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

7) LLAMADO A SALA AL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SEÑORA PRESIDENTA.- El Senado ingresa a la consideración del único punto del orden del día: «Recibir, al amparo de lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución de la república, al ministro de Transporte y Obras Públicas a fin de brindar explicaciones sobre el acuerdo alcanzado entre el Gobierno y la empresa Katoen Natie para la extensión por cincuenta años de la concesión de la Terminal Cuenca del Plata».

La Mesa invita a pasar a sala al señor ministro interino de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber.

(Ingresa a sala el señor ministro interino de Transporte y Obras Públicas).

–La Mesa informa al Cuerpo que en la comunicación enviada por el Poder Ejecutivo consta que se concede licencia ordinaria al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, por los días 18 y 19 de agosto de 2021, y que se designa ministro interino de esa cartera al señor Luis Alberto Heber Fontana.

Damos la bienvenida al señor ministro interino de Transporte y Obras Públicas, a quien cedemos el uso de la palabra para que nos informe quiénes lo van a acompañar en sala, a fin de que el Senado vote la autorización correspondiente.

SEÑOR MINISTRO.- Buenos días, señora presidenta. Es un gran gusto estar en esta casa.

Solicito autorización para que me acompañen en sala durante esta interpelación el señor subsecretario de Transporte y Obras Públicas, señor Juan José Olaizola; el señor prosecretario de Presidencia de la República, doctor Rodrigo Ferrés; el presidente de la Administración Nacional de Puertos, señor Juan Curbelo, y el capitán del Puerto de Montevideo, contralmirante Ricardo Della Santa. Ellos son quienes están en condiciones de contestar directamente las preguntas de los señores senadores.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la autorización solicitada por el señor ministro.

(Se vota).

–23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

El Senado invita a ingresar a sala a quienes acompañarán al señor ministro durante esta sesión.

(Ingresan a sala el señor subsecretario de Transporte y Obras Públicas, el señor prosecretario de Presidencia de la República, el presidente de la Administración Nacional de Puertos y el capitán del Puerto de Montevideo).

–Les damos los muy buenos días.

Como sabemos, una interpelación tiene su régimen establecido en el artículo 115 del Reglamento de la Cámara de Senadores y, por lo tanto, corresponde dar comienzo

al asunto motivo de esta convocatoria cediendo el uso de la palabra al miembro interpelante, señor senador Charles Carrera.

SEÑOR CARRERA.- Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero dar la bienvenida al señor ministro interino y al equipo que lo acompaña.

Me parece muy importante la mención que hizo la señora presidenta a la resolución que expresa que hoy, aquí, Luis Alberto Heber concurre como ministro interino de la cartera de Transporte y Obras Públicas. Eso es importante porque desde el Frente Amplio no teníamos ningún inconveniente y para el país es mejor que aquí esté presente uno de los artífices o negociadores del acuerdo Uruguay-Katoen Natie.

Cuando en la legislatura anterior modificamos el Reglamento de la Cámara de Senadores con el entonces senador Heber, nunca pensamos que íbamos a estar debatiendo aquí y nos impusimos una autolimitación: en principio, tenemos una hora cada uno para debatir.

El objeto de esta interpelación, señora presidenta, señores miembros de este Cuerpo, señor ministro y equipo que lo acompaña, es exigir la responsabilidad política de Presidencia de la República y del señor ministro de Transporte y Obras Públicas, que tuvo un rol central en el acuerdo Uruguay-Katoen Natie.

Conforme a nuestro régimen constitucional, no podemos interpelar al señor presidente de la república, doctor Lacalle Pou; estamos interpelando a quien negoció, a quien tuvo un rol central, a quien siguió las indicaciones dadas por el señor presidente. Entonces aquí está presente, hoy como ministro interino, quien cumplió un rol central.

Estamos discutiendo, señora presidenta, sobre un tema central, la razón de ser de la república, como es el puerto de Montevideo, que tiene una incidencia en la economía nacional, en lo social, en lo político, y que impacta en la competitividad, que tanto se dice que debemos mejorar para que el trabajo de nuestras empresas, el trabajo de los uruguayos salga al exterior en mejores condiciones. También impacta en el comercio interior, en el bolsillo de todas las familias uruguayas.

Hoy estaremos discutiendo, también, sobre cómo se debe negociar a partir de ahora, porque creo que la república debe sacar enseñanzas de un acuerdo que fue realizado con secretismo, con falta de transparencia y con mucha opacidad. Nosotros debemos sacar de esto una enseñanza y es que, a partir de ahora, cuando se reciba una amenaza del extranjero, tenemos que estar involucrados todos los uruguayos, todo el sistema político, porque se definen cuestiones muy importantes. En este acuerdo, por ejemplo, se otorgó un monopolio privado, sin ninguna regulación, a una multinacional belga, y todos tomamos conocimiento de ello el 2 de marzo. Y cuando digo todos, digo todos: la oposición, el Frente Amplio; el Partido Colorado, por menciones públicas, y Cabildo Abierto, también por menciones públicas de sus principales referentes.

El camino elegido por quienes están en la Torre Ejecutiva fue, como dije, el de la falta de transparencia y el secretismo, y no se puede tomar una decisión tan importante para el país, sobre uno de los principales bienes públicos, uno de los principales activos, sin diálogo. No se puede definir la política portuaria, una política pública central para la república, sin consultar a los actores, sin dialogar con ellos, es decir, con el sistema político, los integrantes del sistema portuario y la comunidad portuaria, porque la política portuaria es una política pública, es una política de Estado.

Sobre el objeto de este acuerdo todos tomamos conocimiento el 2 de marzo. En esa oportunidad el presidente de la república manifestó que el Gobierno había cerrado un acuerdo con Katoen Natie, dejando atrás un inminente juicio por USD 1.500:000.000, y que la empresa se comprometía a invertir USD 460:000.000 y a bajar tarifas. Ese fue el anuncio del 2 de marzo, pero hasta el 21 de abril no recibimos más información, porque fue en esa oportunidad cuando recién se presentó el ministro y parte del equipo que hoy lo acompaña a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado.

Asimismo, como dije, este acuerdo versa sobre el puerto de Montevideo, que está íntimamente asociado a nuestra razón de ser, ya que primero fuimos puerto y luego Estado, o sea que está asociado a nuestra historia. No puede ser, repito, que un Gobierno haya dispuesto conceder a una multinacional extranjera, en régimen de monopolio, hasta el año 2081–es decir, doce períodos de gobierno–, parte central de su razón de ser y su funcionamiento, como es la operativa de contenedores.

Además, fue una amenaza infundada de juicio, porque no existió ningún juicio. ¡Fue una amenaza infundada de juicio!

Tengo que hacer alguna consideración, porque el análisis de la oposición no fue sencillo. Creo que una de las enseñanzas que debe sacar la república a partir de este acuerdo es que no se puede negociar de esa manera; otra de las enseñanzas es que hay que convocar a todo el sistema político y a toda la comunidad cuando existe una amenaza extranjera. Si una multinacional, como la belga Katoen Natie, amenaza con un juicio de USD 1.500:000.000, estamos ante una cifra muy importante como para no dialogar e informar a toda la comunidad.

¿Por qué digo que el trabajo de la oposición no fue sencillo? Porque integramos esta casa, tenemos la Constitución de la república que nos respalda en cuanto al control parlamentario y a cómo debemos trabajar; sin embargo,

tuvimos que recurrir a la justicia para lograr parte de la información, parte de la documentación. Ese 21 de abril, el ministro y el equipo negociador nos prometieron que nos iban a hacer llegar todos los informes jurídicos y todos los informes económicos; no obstante, los integrantes de este poder del Estado tuvimos que recurrir a otro poder del Estado: al Poder Judicial.

Entiendo que ese también es un ejemplo de degradación institucional, porque no puede ser que no podamos cumplir con el mandato que nos dio la ciudadanía –que es ser oposición y controlar al Gobierno– a través de las vías que nos brinda nuestra Constitución y tengamos que recurrir a otro poder del Estado, como es el caso, reitero, del Poder Judicial.

No solamente hubo falta de información, sino que aquí existió información contradictoria e incompleta. Aquí están las versiones taquigráficas y de allí surge que el 21 de abril el ministro nos dijo que toda la documentación estaba a nuestro alcance. El 21 de abril el ministro dijo que en esta negociación habían tenido informes jurídicos de los doctores Durán Martínez, Delpiazzo y Ferrés. Luego, en una entrevista radial habló la doctora Graciela Ruocco. Dijo que los informes económicos estaban a nuestro alcance, y habló de la admisibilidad de esa demanda por USD 1.500:000.000 contra la república.

Sin embargo, en la siguiente reunión de la Comisión de Transporte y Obras Públicas los informes no aparecieron –consta en la versión taquigráfica– y la posición del ministro y del equipo que lo acompañó fue que debían velar por los intereses de la república, por lo que los informes jurídicos no se presentarían porque podrían existir juicios. El informe que se nos entregó se le atribuye al prosecretario de Presidencia –el doctor Ferrés, aquí presente–, consta de nueve carillas, no está en papel membretado y no tiene firma. Nosotros le pedimos que por lo menos lo leyera, que lo presentara, para dejar constancia en la versión taquigráfica.

En esto no existió transparencia. Eso es lo primero. En algún momento el presidente dijo: «Está todo en el Parlamento». ¡No, no! Acá existió muy poca información. ¡Muy poca información existió en este Parlamento!

Como mencioné anteriormente, señora presidenta, el puerto está asociado a nuestra historia, y no solamente a ella, sino también a nuestro futuro, a nuestro desarrollo. Este acuerdo, en los términos establecidos, ata la política portuaria del país de pies y manos, y afecta fuertemente la soberanía nacional. Varios integrantes del Frente Amplio hemos dicho esto en forma pública y esta es una característica de mi fuerza política.

Este acuerdo es un acto de entrega de la soberanía nacional; es la mayor entrega de la soberanía nacional en la historia reciente. Por lo menos, desde la presidencia de don José Batlle y Ordóñez, con esa visión de desarrollo a futuro, no se encuentra un acto de entrega de esta magnitud; hay que ir a la etapa anterior, señora presidenta. Es un acuerdo indigno e inmoral; un acuerdo que caracterizamos como inconstitucional, ilegal e inconveniente, y que tiene consecuencias muy negativas para el desarrollo de la economía nacional, para el comercio exterior, para el comercio interior.

Uno trata de buscar alguna explicación razonable a los porqués, pero no puede entender. ¡No se entiende! No se entiende por qué el Reglamento General de Atraque de Buques forma parte del acto de entrega. ¿Por qué forma parte del acto de entrega? ¿Cuál es la explicación razonable para que la herramienta que establece el tránsito en el puerto de Montevideo, que antes era dictada por resolución de la Administración Nacional de Puertos, hoy forme parte de este acto de entrega? Es una herramienta que necesita cierto dinamismo para ser modificada, actualizada.

Este reglamento nace en el 2000, durante la presidencia del doctor González Lapeyre, y desde ese año hasta la fecha ha sido modificado en muchísimas oportunidades. Sin embargo, si hoy necesitáramos modificarlo, tendríamos que pedir autorización a la multinacional belga. ¿Qué le dimos al consentir que el Reglamento General de Atraque de Buques formara parte de este acuerdo? En nuestra opinión, le dimos la llave del puerto, la llave del tránsito del puerto de Montevideo.

Si hablamos de soberanía nacional, no podemos entender cómo el Reglamento General de Atraque de Buques, que dispone el tránsito portuario, se incluyó en este acuerdo. Es una norma madre que define el tránsito de los buques, y no solamente de los de contenedores, señora presidenta y estimados miembros, sino todo el tránsito de los buques que operan en el puerto de Montevideo. Define cómo ingresan los buques con bultos pesados, los buques graneleros, los cruceros con pasajeros, los pesqueros y los de transporte de celulosa, entre otros. ¡No podemos entenderlo!

La consecuencia de incluir el Reglamento General de Atraque de Buques en este acuerdo –algo que luego fue refrendado por un decreto del Poder Ejecutivo– es que si lo queremos modificar deberemos pedir autorización a Katoen Natie. Una república soberana, para dictar sus normas, sus leyes, sus decretos, sus resoluciones, no tiene que pedir autorización a nadie. Sin embargo, gracias a este acuerdo, a partir del 25 de febrero tendremos que pedir autorización a esta empresa.

Es por esa razón que hoy también hablaremos de soberanía, de cómo deben actuar los poderes y las diferentes reparticiones del Estado. En esta casa, cuando vamos a dictar una ley, no tenemos que pedir autorización a nadie; cuando el Poder Ejecutivo va a dictar un reglamento, no tiene que pedir autorización a nadie. Esa es una manifestación de la soberanía que surge en nuestra Constitución.

Entendemos que ante la amenaza infundada de la multinacional belga, la actitud del presidente Lacalle y del ministro interino de Transporte y Obras Públicas fue de una rendición incondicional. ¡No existió ninguna garantía para la república, para los empresarios nacionales, para nuestros trabajadores ni para las familias uruguayas!

Desde esta bancada, desde el Frente Amplio, consideramos –lo queremos señalar desde ya– que estamos en un grave problema país y debemos tomar una actitud como sistema político. De esto nos tenemos que hacer cargo todos, y nos tenemos que hacer cargo todos porque en ello nos va el futuro. ¡Aquí están en juego el futuro, el desarrollo político, el desarrollo social y el desarrollo económico!

Y desde ahora digo, señora presidenta, que esta fuerza política no se presentó aquí con ninguna moción redactada de antemano. Queremos plantear nuestra tesis, nuestras preocupaciones, y que se abra un debate, luego del cual vamos a proponer diferentes alternativas, pero la primera preocupación que tenemos es la necesidad de enfrentar esto como un grave problema país.

Señora presidenta: nosotros no creemos –ya lo dijimos, pero lo volvemos a señalar– que el camino seguido por el Poder Ejecutivo –en especial, por la Torre Ejecutiva, por el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y por la Administración Nacional de Puertos– sea el correcto, porque esa demanda de USD 1.500:000.000, esa amenaza infundada y su monto estaban fuera de la realidad. Repito, el monto estaba fuera de la realidad ya que no tenía ninguna relación con lo invertido por la empresa; en principio se habla de USD 200:000.000, pero podría ser un valor mayor por la discusión que tenía anteriormente la Administración Nacional de Puertos con la empresa. La rentabilidad anual de la empresa, en principio, era de USD 20:000.000 por año. Entonces, no hay ninguna explicación razonable para llegar a ese monto de USD 1.500:000.000. Entonces, para el Frente Amplio la primera inadmisibilidad de esta demanda es el monto, que es totalmente infundado y no tiene relación con nada.

La tesis del Gobierno la presentó el presidente de la república aquí y luego la reiteró el señor ministro: fue evitar este juicio inadmisible, fue lograr la mayor inversión en la historia del puerto y bajar las tarifas. En un principio se habló de que la baja de las tarifas era general, que iba a beneficiar a todo el pueblo uruguayo, pero no es así. De los treinta y tres precios que cobra la TCP, la baja de la tarifa es solamente para siete conceptos, para siete precios que tienen relación con los exportadores.

El señor ministro planteó aquí, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, y luego públicamente, que tener un juicio era paralizar el puerto. Nosotros creemos que esta tesis, esta afirmación, no tiene ningún fundamento. El Estado uruguayo tenía una posición muy sólida para defenderse, primero, porque se estaba discutiendo la rescisión del contrato con Katoen Natie por los múltiples incumplimientos de esa empresa. Además, señora presidenta, teníamos diez años por delante y no había necesidad de hacer esto a la apurada.

Por eso digo que este tema se tendría que haber tomado como país, porque si existía una amenaza veraz de una demanda de USD 1.500:000.000, tendríamos que haber sido convocados todos. Se tendría que haber convocado a las anteriores autoridades para dialogar; se tendría que haber convocado a la memoria institucional de cada repartición, que son los funcionarios públicos, que saben lo que pasa. Acá saltan a la vista muchas cuestiones que uno no puede entender y yo espero que hoy se pueda dar una explicación razonable.

Entonces, para el Frente Amplio no existió ningún juicio, fue una amenaza de juicio. Y lo que llama la atención es cómo el Gobierno dio por cierta su existencia, cómo el Gobierno dio por válidos los argumentos de la empresa Katoen Natie, pero los dio por válidos no ante un juicio, sino en una instancia de consulta y diálogo entre las partes. No se puede decir que sea un diálogo informal porque está establecido en un tratado. Lo que ahí se busca es que las partes dialoguen, que cada una de ellas demuestren, por el principio de buena fe, qué argumentos tienen. Aquí debemos señalar que hubo por parte del Estado, en nuestra opinión, falta de diligencia, falta de cuidados por no haber realizado un análisis jurídico y económico, y también debemos preocuparnos. Por eso nosotros, el Frente Amplio, hablamos de las enseñanzas que debemos sacar de aquí en adelante. ¿Cuál debe ser el rol, señora presidenta y estimados colegas, del Estado uruguayo cuando es instado a negociar en el marco de un futuro arbitraje? Nos preguntamos: ¿cuál debe ser el rol? ¿Debe ceder? ¿Debe ceder sin discutir, sin analizar? ¿Debe negociar? ¿Qué debe hacer? Nosotros creemos que de aquí hay que sacar enseñanzas porque la respuesta es que depende de lo que se haya hecho y de cuál haya sido la actitud. Pero debe analizarse, hay que pedir informes a las reparticiones que tienen la memoria institucional, a los funcionarios públicos, que están estables, porque nosotros pasamos; las autoridades pasan, las autoridades políticas pasan, pero los funcionarios tienen la memoria institucional de cada repartición. Y debe analizarse lo que pasó aquí.

Nosotros planteamos desde el Frente Amplio este tema porque el mundo ha cambiado mucho y aquello que fue un instrumento de protección diplomática de los inversores en países diferentes al suyo hoy se ha transformado en una herramienta especulativa y debemos tener mucho cuidado. La república no debe tener temor si es convocada a un estrado internacional porque aquello cambió. Lamentablemente, cambió para peor. Hoy es una herramienta especulativa. Hoy se compran estos créditos litigiosos y hay empresas y bancos que los financian. Por lo tanto, tenemos que sacar enseñanzas. Reitero: también debemos sacar enseñanzas de cómo el país debe pararse de aquí en adelante.

En lo que tiene que ver con los fundamentos del juicio, decimos que no los compartimos y calificamos esto como un juicio imposible de perder. Los argumentos en los que se apoyaba la empresa eran, fundamentalmente, tres y voy a señalarlos ahora en mi intervención porque nosotros creemos que es importante mencionarlos.

En primer lugar, se dice que hay un Decreto, el n.º 482, de 2008 –que es un decreto tarifario que existe desde la década de los sesenta en nuestro país–, pero encontramos otras normas porque, lógicamente, desde 1992 aquí cambió el paradigma. Hay una nueva Ley de Puertos y, a partir de allí, hay que dictar nuevos decretos reglamentarios. Nosotros encontramos decretos reglamentarios que refieren a este aspecto desde 1993. No compartimos el argumento de la empresa en cuanto a que estas modificaciones son para beneficiar a sus competidores. En 2008 se modificó este decreto para establecer el régimen de cobro de tarifas y maximizar las utilidades de la Administración Nacional de Puertos, es decir, tener más renta, más caja.

El segundo argumento de la empresa es una licitación dejada sin efecto en 2008.

El tercero es el artículo 72 del Decreto n.° 183, de 1994. En nuestra opinión, son tres argumentos endebles, inconducentes, que nada tienen que ver con la normativa vigente y que fueron apenas una excusa. Uno puede entender que un privado quiera tener una posición y hacer un análisis de las normas de acuerdo con su interés, pero nosotros no compartimos que estos hayan sido los fundamentos para que el Estado le diera el monopolio de la operativa de contenedores en el puerto de Montevideo a esta empresa.

No compartimos el argumento de que todo lo que surge a partir del Decreto n.° 482/008 es precario e ilegal. Pudimos analizar y hay más de cuarenta empresas nacionales que utilizan este decreto. Tenemos el listado. Si quieren, podemos discutirlo. Hay un conjunto muy importante de empresas, incluida la propia Katoen Natie, que son operadores portuarios conforme a la Ley de Puertos y utilizan el sistema de almacenaje dispuesto por el decreto del año 2008. Es la teoría del acto propio. Todos los operadores portuarios habilitados por el Poder Ejecutivo tienen derecho a operar en los muelles públicos.

La licitación de 2008 buscaba otorgar permisos para utilizar espacios públicos y fue dejada sin efecto, pero no por una decisión arbitraria, como dijo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas el doctor Silva Romero, abogado especializado en derecho internacional privado. Fue dejada sin efecto porque el Tribunal de Cuentas de la república observó ese procedimiento. Esto hay que decirlo, y voy a leer las palabras de lo que dijo el abogado de Katoen Natie. El doctor Silva Romero, especialista en derecho internacional privado, abogado de la empresa Katoen Natie, expuso lo siguiente: «La tercera medida que vulneró el trato justo y equitativo, según pensamos, fue la cancelación por el Estado en 2009, de forma inexplicable, de la licitación de unas áreas que habían sido parcialmente adjudicadas a Nelsury, que es sociedad del grupo Katoen Natie» –atribuye intención y está bien que la otra parte lo haga; el problema es si el Estado le da la razón sin un mínimo análisis a lo que dice la contraparte– «para permitir que las utilizara Montecon.

Tengo aquí el ejemplo de un laudo proferido por otro tribunal, en el que se condenó a Ucrania por no haber llevado a cabo una subasta de manera justa y transparente, es decir, respetando el marco jurídico aplicable. Los hechos que llevaron a esta decisión se parecen a los ocurridos en el 2009 en Uruguay». Esto es lo que dice la contraparte y es la posición que hoy el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Torre Ejecutiva dan por cierta. Pero ¿qué fue lo que ocurrió en verdad? Se podría haber escuchado la memoria institucional de las reparticiones del Estado, pero, en realidad, lo que ocurrió fue que la Administración Nacional de Puertos, aunque pensó adjudicar parte de esa licitación, un predio, a Nelsury –que es una empresa de Katoen Natie– y otro a la empresa Talfir, finalmente decidió no hacerlo porque fue observada por el Tribunal de Cuentas de la república. Tengo aquí la resolución y si quieren discutirla, la discutimos.

El Directorio de la Administración, en la Resolución n.º 71, de 17 de febrero de 2009, con el asesoramiento de la Comisión de Adjudicaciones, resolvió desestimar la propuesta de Montecon, eliminándola como oferente, ya que había presentado dos propuestas. Aquí lo que se hace es castigar a la empresa y está bien, porque se la eliminó del proceso licitatorio y, además, se desestimó la propuesta de otra empresa –Antir– que se había presentado. En el mismo acto, el Directorio de la Administración Nacional de Puertos resuelve adjudicar a Talfir dos áreas y una a Nelsury, supeditado, lógicamente, a lo que diga el Poder Ejecutivo y a la intervención previa del Tribunal de Cuentas.

El Tribunal de Cuentas, en sesión de 17 de junio de 2009, estudia el caso y observa el procedimiento de la contratación prevista, indicando que ni Talfir ni Nelsury acreditan su experiencia, pero, además, hay una violación de las normas de competencia y devuelve las actuaciones. ¿Por qué hay una violación de las normas de competencia? Porque Nelsury es parte del grupo Katoen Natie y viola la ley de defensa de la competencia.

¿Por qué traigo a colación todo esto? Porque creo que es importante. Si el Estado hubiera tenido los resguardos necesarios y hubiera escuchado la memoria institucional, no habría dado por válidos estos argumentos. Hemos escuchado mucho en la prensa estos argumentos en palabras de algunos integrantes del Gobierno, pero también de los abogados de la empresa Katoen Natie. Esto no es cierto y me duele que un abogado, el doctor Silva Romero –que es un especialista internacional– piense que Uruguay no tuvo un trato justo y equitativo. Mi país, que tiene la seguridad jurídica y respeta a los inversores extranjeros –porque es una de las fortalezas que tiene el país– lamentablemente

hoy tiene una mancha que nos va a perjudicar muchísimo hacia adelante.

Con respecto al artículo 72 del Decreto n.º 183, de 1994, Katoen Natie argumenta que le garantiza la exclusividad a la terminal especializada en el manejo de los contenedores y que esto se viene incumpliendo por veinte años. No compartimos esa interpretación porque el Decreto n.º 183 no es reglamentario de la Ley de Puertos. Los decretos reglamentarios de la Ley de Puertos son dos: el n.º 412/992 y el n.º 413/992. El n.º 183/994 tiene destino a la capitanía de puerto y establece cómo se da el tránsito en el puerto de Montevideo porque, lógicamente, con ese nuevo paradigma el expresidente Lacalle, en la década de los noventa, de acuerdo con la ley del año 1992, tenía que dictar y reglamentar; por eso se creó la capitanía de puerto y había que decirle cómo debían ser los tránsitos.

En mi opinión, esa norma está derogada, analizando todo esto con las normas de superior jerarquía, que son posteriores. El Decreto n.° 137/001 que estableció la concesión refiere a que esta empresa no tiene exclusividad ni monopolio; el objeto de negocio que tiene esta empresa es una terminal especializada de contenedores sin exclusividad. Pero esa norma que tenía como destino la capitanía de puerto determina cómo establecer el tránsito y cómo es el manejo de los espacios en el puerto.

Nosotros decimos que la interpretación que dio la ANP, porque se hizo una consulta por parte de Katoen Natie en el 2015, es que la norma está vigente. Desde el punto de vista jurídico, no la comparto, pero me tengo que hacer responsable de la memoria institucional que rige. La contestación que se dio a Katoen Natie fue: se interpretó que la norma está vigente, pero el artículo 72 debe ser leído en consonancia con el artículo 59 del mismo decreto, y que se envía a muelle al barco que el operador solicita y, si no solicita barco –que es muy difícil hoy por cómo se da el negocio–, se envía al muelle especializado. Esa es la interpretación que le dio la Administración Nacional de Puertos de la época.

Entonces, señora presidenta, estos son los argumentos. Por eso decimos que era imposible perder este juicio. Nosotros no lo compartimos. Existían argumentos sólidos para defender la posición de la república, pero no solamente defender la posición de la república de cómo fueron los últimos quince años, sino defender la posición de la república por lo menos en los últimos veinte años, desde el momento en que nació TCP en el Uruguay a partir de la sociedad de economía mixta creada bajo el mandato del doctor Batlle.

La semana pasada hicimos pública una sentencia de la que tuvimos conocimiento en la cual ya existían disputas desde el año 2000 –a principios de esa década– acerca de si tenía un derecho de exclusividad, si tenía un monopolio o no, si se podían utilizar grúas pórtico o no, quién dictaba la política portuaria, y allí hay una sentencia de nuestro máximo órgano jurisprudencial en materia administrativa que deja clara cuál es la posición, no solamente cómo se interpreta, sino cómo se aplica.

Otro punto que nosotros consideramos que también debe ser tenido en cuenta es lo que voy a señalar ahora, señora presidenta. Ante la amenaza de juicio de la empresa que recibimos en octubre de 2019, se estableció el acuerdo, en cuyo numeral 40 se dice que el artículo 20 de la Ley n.° 17243 establece, en otras palabras, que su propósito es el desarrollo de la terminal por el concesionario para posicionar el puerto, sin perjuicio de la competencia prevista en dicha normativa con los muelles públicos. Es decir que la propia empresa, en la amenaza de juicio que nos hace en octubre de 2019, está reconociendo que existía competencia entre los muelles públicos, que no tenía exclusividad, que no tenía monopolio; lo reconoce la propia empresa.

Entonces, señora presidenta, nosotros no podemos compartir el resultado y las conclusiones a las que se llegó, visto que la propia empresa admite la libre competencia en la amenaza del juicio. Nosotros creemos que está bien. En esa amenaza de juicio, en esa nota que se envió en octubre de 2019, está bien porque en este tema no hay dos interpretaciones, en este tema no hay dos bibliotecas. Están la Constitución, la Ley de Puertos, la ley que creó la concesión, el contrato firmado con TCP por el Gobierno en 2001 y todo esto establece la libre competencia. Por eso decimos que, en nuestra opinión, el juicio estaba ganado y que quienes negociaron este acuerdo no tuvieron las diligencias debidas y no se asesoraron. Por eso calificamos este acuerdo como la mayor entrega de soberanía de la historia reciente.

El acuerdo es todo un capítulo y, lamentablemente, quizá no pueda desarrollar todos los aspectos. Fue firmado por el ministro Heber y luego homologado por el Poder Ejecutivo el 25 de febrero. Nosotros consideramos que es violatorio de todo nuestro ordenamiento jurídico y, en especial, de la Ley n.° 16246 que estableció el paradigma de que en nuestro país existe un puerto en régimen de puerto libre en el que hay diversos operadores portuarios que concurren en régimen de libre competencia y el usuario tiene la libertad de elegir el servicio que más satisfaga su interés y conveniencia.

Aparentemente, según las palabras del ministro Heber en comisión, el acuerdo fue firmado el 25 de febrero y se llevó por delante la Constitución, la Ley de Puertos, la ley de concesión y los decretos del año 2001. Es falso decir que a partir de este acuerdo nace un nuevo paradigma en nuestro país. Un paradigma no puede nacer de una inconstitucionalidad. Un paradigma no puede nacer de las ilegalidades cometidas. Los paradigmas de las políticas públicas los fijan las leyes y no el deseo de los gobernantes de turno y una empresa privada.

¿Por qué decimos que, aparentemente, el acuerdo fue firmado el 25 de febrero? La verdad es que sería muy im-

portante para el país que el ministro dijera cuándo fue firmado el acuerdo porque resulta evidente que ni siquiera fue firmado en su totalidad en esa fecha. Digo esto porque el ministro Heber, el 21 de abril, en su comparecencia ante la Comisión de Transporte y Obras Públicas afirmó: «Si bien no teníamos todos los anexos firmados, en esta semana se estuvieron recolectando las firmas y ahora están siendo publicados. El acuerdo y todos los anexos están publicados en la página web de Presidencia». Señora presidenta: usted es escribana pública y sabe que tanto el acuerdo como los anexos constituyen un único documento. Entonces, aparentemente aquí existió alguna desprolijidad y estas palabras son del ministro Heber. En consecuencia, nosotros tenemos serias dudas de que el acuerdo haya sido firmado el 25 de febrero, por lo que dijo el ministro Heber en la comisión. Hoy este Cuerpo y el país tienen la oportunidad de saber –que el ministro nos aclare– cuándo se firmó el acuerdo.

Me voy a referir ahora a la dimensión de las ilegalidades. Se viola el artículo 85 de la Constitución de la república porque se establece un monopolio sin una ley que lo establezca. Esta es una clara violación del artículo 51 de la Constitución de la república, ya que el contrato otorga a Katoen Natie la potestad de fijar libremente ciertas tarifas a las operaciones a su cargo; violación de la libre competencia consagrada en la Ley de Puertos de 1992; violación del literal D del artículo 20 de la Ley n.° 17243; violación de la ley de defensa de la competencia y del Decreto reglamentario n.° 137, de 2001. También hay que mencionar la incorporación del Reglamento General de Atraque de Buques –esto es muy grave– que obliga al Estado a tener que consultar a la empresa para modificarlo. Aquí el Estado pierde potestades regulatorias en materia portuaria. ¡Esto es muy grave! Existió una cesión ilegal de las competencias que corresponden a la Administración Nacional de Puertos y a la Capitanía del Puerto de Montevideo, conforme al artículo 16 de la Ley n.° 16246.

Continúo: violación del asesoramiento previo de la Administración Nacional de Puertos, consagrada en la Ley de Puertos, porque para la aprobación del nuevo Reglamento General de Atraque de Buques –Decreto n.° 115, de 2021– no se pasó el expediente por el directorio y fue firmado únicamente por el presidente y el secretario general. Tampoco se pasó la prórroga del contrato, el expediente tampoco pasó por el directorio y solamente fue firmado por el presidente y el secretario general. A su vez, tampoco se pasó al directorio el expediente del Decreto n.° 114/021 que establece el régimen de gestión de puertos y también fue firmado únicamente por el presidente y el secretario general. En todo caso, hay que recalcar que este acuerdo ya estaba firmado el 25 de febrero, por lo que tampoco existió el asesoramiento preceptivo que marca el ordenamiento jurídico portuario antes de la firma del acuerdo.

Otra violación es que creemos que no se aplica el artículo 377 de la Ley n.º 19355 y su Decreto Ley n.º 314/017 porque, si la intención fue esa –ya que se invocó públicamente–, se requería el previo asesoramiento de la administración portuaria para hacer efectiva la nueva concesión. Esta normativa no se cumplió debidamente por dos razones: no se solicitó previamente el asesoramiento del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, el contrato se firmó el 25 de febrero y el asesoramiento se pidió el 7 de abril –la documentación está aquí–, pero, además, luego, el 13 de abril, se expidió únicamente el presidente y la secretaria, pero no el directorio, como exige la norma. No solamente se deja de lado la ley, sino la posición de la División Jurídica de la ANP, en particular de su gerente, el doctor Amoza, que es un hombre que tiene mucho conocimiento en la materia.

Además, el Frente Amplio parte de otra tesis. Para nosotros no se aplica este artículo porque aquí estamos hablando de un nuevo contrato y no de una prórroga.

Por otro lado, existe una violación del artículo 13 de la Ley n.º 16246; en su inciso F se establece la obligación de la Administración Nacional de Puertos de «disponer, previamente a las transferencias de bienes, o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia;». Todo esto no se hizo, señora presidenta.

Lo más grave del acuerdo, como dijimos –y volvemos a recalcarlo porque es la mayor cesión de soberanía–, es que se incorpora el Reglamento General de Atraque de Buques, que es la llave del puerto de Montevideo, y con esto se pierden potestades regulatorias en materia portuaria.

Lo otro que es grave es que, a través de este acuerdo, se crea un monopolio privado con exclusividad absoluta y controlado por la empresa. El aspecto sustancial es la imposibilidad del Estado de otorgar nuevas concesiones, nuevos permisos, nuevas instalaciones y una nueva terminal especializada durante la vigencia de este contrato, porque la llave de este acuerdo la tiene la empresa Katoen Natie; la superación del 85 % está en sus manos, pero se encargará de que eso no suceda porque el mejor negocio para un privado es que no haya competidores. Por eso es un monopolio; depende exclusivamente de su voluntad que en el día de mañana pueda haber una segunda o una tercera terminal de contenedores.

En cuanto a la modificación del estatuto de la TCP, a través de la reforma de este estatuto, cambia la situación de la Administración Nacional de Puertos y el Estado pierde la acción de oro que tenía. Insisto: la pierde. Eso no está bien por la posición del Estado; antes podía oponerse a ciertas decisiones de la empresa, pero a partir de ahora no puede.

Esto no es una prórroga, como se dijo, sino una nueva concesión, ya que se cambian las condiciones básicas y fundamentales del contrato. Además, algo que nos preocupa muchísimo es que una de las consecuencias de este acuerdo es el valor. Es decir, a través de este acuerdo se

aumentan los beneficios y el valor de la empresa, del 80 % del paquete accionario, en más de 1.000:000.000. Reitero: en más de 1.000:000.000. Lo grave de esto es que, según el numeral IV de la segunda cláusula del acuerdo previsto, en caso de cambio de accionistas en la compañía Katoen Natie, este acuerdo se mantendrá en todos sus términos. El acuerdo se mantendrá en todos sus términos con respecto a los mismos y a los eventuales nuevos accionistas. ¡Cómo la república puede dar un beneficio multimillonario a esta empresa sin haber tenido el resguardo de cuidarse! Insisto: ¡sin haber tenido el resguardo de cuidarse! Y la habilitó a que, si es enajenada en el futuro ¡les vamos a reconocer los derechos a los nuevos accionistas! ¡Es gravísimo esto! ¡¿Pero la contraparte es cuánto pierde el pueblo uruguayo?! ¡¿Cuánto pierde el pueblo uruguayo?! Según estudios económicos de las reasignaciones, el pueblo uruguayo pierde USD 2.000:000.000. El acuerdo le impone costos muy significativos e inciertos al Estado, que en forma primaria se estima que superan los USD 2.000:000.000 en valor actual. El mayor costo es el dragado a 14 metros, pero también existen un montón, una serie de nuevas obligaciones que asume el Estado, desde renuncia de juicios hasta nuevos predios. Le damos ciento ochenta hectáreas en Puntas de Sayago sin ninguna contraprestación a cargo, sin una mirada del Tribunal de Cuentas, sin un análisis previo. ¡Es gravísimo!

La rebaja de tarifas, la tan promocionada rebaja de tarifas me merece varios comentarios, pero lo único que voy a decir de esto aquí, en este momento –porque tengo que pasar a las preguntas–, es que esa tan promocionada rebaja de tarifas alcanza tan solo a siete de los treinta y tres precios que hoy cobra la TCP. Además, se liberalizan tarifas que antes estaban reguladas, que pueden ser trasladadas a los importadores y exportadores, encareciendo el costo del flete y también, por lo tanto, el comercio exterior e interior. Incluso, Katoen Natie por este acuerdo podría –ya que esto no está regulado– crear nuevos precios, encareciendo aún más el comercio exterior.

Por lo tanto, el acuerdo entre Uruguay y Katoen Natie impide toda posibilidad de regular precios. Esto no lo soluciona una nueva ley, pero no solamente eso, señora presidenta y estimados colegas: ¡una nueva ley reconoce la ilegalidad de lo hecho!

En síntesis, se constituye un monopolio donde hoy hay competencia; se elimina el que hoy tiene los precios más bajos y, por el propio acuerdo, se impide regular los precios. El monopolio no afecta solamente a una empresa; el monopolio afecta a un conjunto de empresas que antes eran operadores portuarios y que podrían trabajar con contenedores, pero no podrán hacerlo desde que comience a aplicarse esto en su totalidad. Eso también es cierto.

La república hoy tiene la posibilidad de modificar esto porque este decreto no se está aplicando en su totalidad. Estamos a tiempo y esperemos que podamos modificar esto. ¡Y esperemos que se pueda negociar a partir de la dignidad del Estado uruguayo, con el sistema político asumiendo y respaldando las acciones que deben ser tomadas, de ahora en más, por el presidente de la república y las autoridades correspondientes!

Con relación a las preguntas al señor ministro, señalo que el primer bloque tiene que ver con el proceso de negociación.

¿Cuáles fueron las pautas de negociación? ¿Qué indicaciones directas le dio el presidente de la república cuando dispuso que se iniciara el proceso de diálogo con la empresa multinacional belga Katoen Natie? ¿Cuál fue el equipo negociador? ¿En qué ámbito se acordaron las pautas de negociación? ¿Fue en el Consejo de Ministros? ¿Qué facultades tuvo el equipo negociador? En ese mandato, ¿se dispuso la violación del artículo 85, numeral 17, de la Constitución? En ese mandato, ¿se dispuso la violación del artículo 51 y del artículo 188 de la Constitución? En ese mandato, ¿se dispuso la violación de la Ley de Puertos, que estableció el paradigma único que rige en este país a partir de 1992? En ese mandato, ¿se dispuso la violación del artículo 20 de la Ley n.º 17243? En ese mandato, ¿se dispuso la violación de la ley que promueve la defensa de la competencia? En ese mandato, ¿se dispuso la violación de los Decretos n.º 412 y n.° 413, que son reglamentarios de la Ley de Puertos? En ese mandato, ¿se dispuso la violación del Decreto de gestión n.º 137/001?

El segundo capítulo de preguntas que tenemos es sobre el asesoramiento.

El 21 de abril, en reunión de la Comisión de Transporte y Obras Públicas –como ya lo señalé–, se interrogó al ministro en cuanto a quién o quiénes lo asesoraron para adoptar la decisión. En esa comparecencia, el señor ministro señaló la existencia de cuatro informes y mencionó a tres juristas: el doctor Durán Martínez, el doctor Delpiazzo y mencionó a un tercero, el doctor Ferrés. A los pocos días, en una entrevista radial, mencionó también un cuarto informe de la doctora Graciela Ruocco.

¿Por qué mencionó a estos juristas, señor ministro? ¿Por qué los mencionó? ¿Qué papel cumplió en esta negociación el doctor Durán Martínez? ¿Qué papel cumplió en esta negociación el doctor Delpiazzo? ¿Qué papel cumplió en esta negociación la doctora Graciela Ruocco? ¿Qué informes jurídicos tuvo en cuenta para incorporar el régimen de gestión del puerto a este acuerdo? ¿Qué informe jurídico tuvo en cuenta para incorporar el Reglamento General de Atraque de Buques y la constitución de un monopolio privado por sesenta años a favor de la multinacional belga Katoen Natie?

Señor ministro: ¿qué elementos jurídicos y económicos tuvo en consideración para dar por válida la admisibilidad del juicio de la empresa multinacional belga contra la república por USD 1.500:000.000? ¿Por qué cuando se mandó la nota, el 7 de abril, pidiendo asesoramiento a la

Administración Nacional de Puertos, no se incluyó información sobre el acuerdo? Concretamente, ¿quién redactó el acuerdo? ¡¿Quién redactó el acuerdo?! ¿Qué abogados del Gobierno participaron en la redacción del acuerdo? ¿Qué reparticiones jurídicas del Estado intervinieron? Preguntamos esto porque, por momentos, esto nos parece más un contrato de adhesión, con cláusulas abusivas para la república, que un acuerdo.

El tercer bloque de preguntas refiere al contenido del acuerdo.

¿De dónde surgen las facultades del señor ministro para obligar a la república a desprenderse de los siguientes bienes de su patrimonio y realizar las siguientes acciones?: desprenderse de un predio de 188 hectáreas en Puntas de Sayago; instalación de un parque eólico y posterior adquisición a precio de consumidor final a UTE del excedente de energía producido en ese parque eólico; desprenderse del predio de balizamiento de la Armada nacional; dragar el puerto de Montevideo a 14 metros, porque existía un plan maestro y la intención era llegar al año 2035 con el dragado a 14 metros.

¿Qué facultades tuvo el señor ministro para renunciar a los juicios de la Administración nacional contra la empresa Katoen Natie? ¿Qué facultades tuvo el señor ministro, de dónde surge ese mandato, para modificar los estatutos de la sociedad de economía mixta, que fue creada por el artículo 20 de la Ley n.º 17243? ¿De dónde surgen las facultades del señor ministro para modificar los estatutos, renunciando a la acción de oro del socio minoritario, Administración Nacional de Puertos? ¿Se realizó un estudio económico acerca de las resignaciones de ingresos que tendrá la Administración Nacional de Puertos por la firma de este acuerdo? ¿Se determinó el valor de los bienes que se otorgó a la empresa multinacional belga en la nueva concesión, en el nuevo contrato de concesión?

El acuerdo permite que la empresa multinacional belga se venda sin que el Estado pueda interponer alguna objeción. Eso significa que la empresa podría llegar a vender el capital accionario a cualquier compañía naviera, con todo lo que ello implica, pasando la decisión sobre el comercio exterior de la república a manos de una única compañía naviera, trayendo consecuencias muy negativas. ¿Cómo se aseguró el señor ministro de que esto no pueda llegar a ocurrir? Esta es una hipótesis. ¿Cree el señor ministro que los procedimientos aplicados en el acuerdo son los correctos desde el punto de vista de nuestro ordenamiento jurídico? ¿Sabe el señor ministro que, conforme a nuestro ordenamiento jurídico en cuanto a la administración de bienes públicos, el jerarca tiene responsabilidad civil y penal? ¿Sabe que debe actuar con la diligencia del buen gobernante?

Ahora voy a formular dos interrogantes que van dirigidas al presidente de la Administración Nacional de Puertos, por lo cual pido al señor ministro que lo autorice a contestarlas.

En los años en que el actual presidente de la ANP se desempeñó como director de la Administración Nacional de Puertos, durante las Administraciones del Frente Amplio, ¿qué objeción planteó al régimen de almacenaje del Decreto n.º 482/008 que actualmente el Gobierno señala como irregular y fue uno de los fundamentos para la amenaza del juicio de Katoen Natie? Esta es una pregunta muy importante porque el señor presidente de la ANP es una persona privilegiada ante esta cámara, ya que fue parte de la Administración bajo los Gobiernos del Frente Amplio. Entonces, reitero: ¿qué objeción planteó al régimen de almacenaje del Decreto n.º 482/008 que actualmente el Gobierno señala como irregular y fue uno de los fundamentos de este juicio?

Última pregunta dirigida al presidente de la ANP: el expediente en el cual el Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitó asesoramiento preceptivo, conforme al artículo 377 de la Ley n.º 19355, cuenta con el informe del gerente de Asesoría Jurídica, doctor Edgardo Amoza, que señala que es potestad del directorio –repito: es postestad del directorio– asesorar al Poder Ejecutivo. La pregunta es: ¿por qué motivos –le hablo al señor Juan Curbelo– la respuesta enviada por la ANP al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y luego al Poder Ejecutivo no fue aprobada por el directorio?

Este, señora presidenta, es el conjunto de interrogantes que el Frente Amplio le hace al señor ministro y al equipo negociador.

Por último, quiero decir que estamos ante un problema país. Este acuerdo es muy negativo para los intereses nacionales. Y creo que el sistema político tiene que estar a la altura y asumir la responsabilidad que nos compete en este momento. Hay que renegociar este acuerdo en base a la dignidad de la república –¡a la dignidad de la república!–, una dignidad con fortalezas. Hay que volver a discutirlo porque nuestro comercio exterior no puede depender de un monopolio privado. La llave del tránsito del puerto de Montevideo no puede estar en manos de la multinacional belga Katoen Natie, porque va mucho más allá del Reglamento General de Atraque de Buques. No trata solamente de los temas de los contenedores, de los portacontenedores y la terminal especializada de contenedores; va mucho más allá. Es decir, tiene impacto sobre otras empresas y la llave de eso, modificarlo, está en manos de Katoen Natie.

Y, por último, mi intención nunca fue faltar el respeto al señor ministro en la conferencia de prensa de la semana pasada, pero acá hay únicamente dos hipótesis y esta es una oportunidad para que él aclare esta situación. Una primera hipótesis es que aquí se actuó con dolo, porque no se hicieron las consultas pertinentes a los servicios jurídicos de las diferentes reparticiones del Estado. La otra

hipótesis es la negligencia y la incompetencia absoluta. No le atribuyo intención.

Creo que estamos en un momento muy importante para que se aclare este conjunto de interrogantes que le hemos planteado y que se aclare que la actuación del ministro y del presidente de la república fue conforme al ordenamiento jurídico. En nuestra opinión no fue así, pero hay que escuchar al ministro.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Reglamentariamente corresponde dar la palabra al señor ministro Luis Alberto Heber.

Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Es un gusto estar nuevamente en esta casa.

Antes de empezar quiero tener un recuerdo a un funcionario que queríamos mucho y me enteré ayer de que falleció, el señor Martín Lucas, compañero de ambulatorio nuestro durante tantos años. Lo queríamos mucho, hablábamos mucho de fútbol, discutíamos. Era un compañero de trabajo. Vaya a todos los funcionarios del Senado y de esta casa un fuerte abrazo porque sé que era muy querido por todos. Quería tener este recuerdo que se merece porque en instancias de interpelaciones muy largas, en el ambulatorio conversábamos mucho. Quiero tener ese recuerdo para con él.

Señora presidenta: vamos a ordenar esta discusión desordenada. Vamos a no calificarla para que, de alguna manera, escuchen los argumentos. Nuestra intención es que el país entienda el gran acuerdo, el excelente acuerdo, el altamente beneficioso acuerdo que ha hecho el país, por una situación de riesgo que tenía el puerto desde nuestro punto de vista.

Acá hay dos maneras de ver el puerto y su rol en nuestro país. La Ley de Puertos de 1992, su filosofía, el respaldo y los instrumentos que establece son para que el puerto de Montevideo se transforme realmente en un puerto regional, que crezca para ser competitivo con los de la región, como los de Buenos Aires, de Río Grande, de La Plata, puertos brasileños y hasta puertos chilenos. Esa fue la filosofía, que se combatió duramente por los que hoy nos llaman a esta interpelación. Dijeron cualquier cosa de esa ley. Hoy todos la reconocen como una excelente ley. Es más, la citan permanentemente. Y dentro de las cosas que citan es que violamos la ley. No violamos la ley. La hicimos, la pensamos, la instrumentamos y ahora la potenciamos. ¿Por qué lo hacemos así? Porque el mundo cambia muy velozmente y hay gente que vive en el pasado permanentemente. Viven con anteojeras y miran la baldosa que van a pisar y no levantan la mirada para ver lo que se viene para la región y el país. Son pequeños en la mirada, señora presidenta, y esa pequeñez nos lleva a tener una discusión difícil.

En el día de hoy tenemos la siguiente situación: hay tres tipos de barcos que no pueden entrar al puerto porque no tenemos ni profundidad ni muelle. El puerto de Montevideo está necesitando fuertes inversiones. Se anuncia que las empresas que tienen barcos de 300, 335 y 397 metros ya están construyendo de 400 metros y no tenemos muelle ni profundidad para absorberlos.

¿El problema es el área dentro del puerto? No; el problema es la inversión en infraestructura que es necesario hacer en el puerto para admitir esos barcos, porque si no se van a ir a otros puertos. Los barcos pequeños vienen acá a hacer lo que se llama *feeder* y nosotros no queremos que el puerto de Montevideo sea un puerto *feeder,* o sea, un puerto complementario de otros grandes puertos en la región.

Creemos –y ahí va la soberanía de la que tenemos que hablar– que el puerto de Montevideo tiene que crecer lo suficiente como para captar la carga grande y los grandes barcos, y que otros puertos de la región sean *feeders* con respecto a nosotros y no nosotros con respecto a ellos.

Sobre este tema, señora presidenta, hay gente que no tiene necesariamente nuestra visión política pero que ha hecho estudios que lo fundamentan. Hay una visión interportuaria y una visión intraportuaria. Para nosotros muchas veces están unidas, porque si largamos el puerto de Montevideo a una competencia regional, tenemos que prepararnos para ser eficaces interportuariamente. Por eso la Ley de Puertos habla de terminales especializadas y para ello se les da prioridad de atraque. De ahí surge la ley que elaboró Atchugarry y en la que yo participé. Además, estuve en la Bolsa de Valores cuando se hizo el remate y un grupo de empresas –con el transcurso del tiempo quedó únicamente Katoen Natie– compró y pagó al Estado USD 17:000.000. Los que estaban compitiendo en la Bolsa cuando estuve presente, sostenían que era un disparate, que no iba a haber retorno para esa inversión y menos para los USD 36:000.000 que se comprometía la empresa a aportar en materia de muelles y grúas pórtico que eran necesarios para cambiar y transformar un puerto que se había quedado notoriamente.

Pasado el tiempo, no solamente se pagó eso, USD 36:000.000, sino que también se hicieron inversiones por USD 93:000.000. En función de la puesta en práctica de esa terminal empezó a haber desvíos notorios en la aplicación de los decretos que reglamentaban la Ley de Puertos, para que la terminal no fuera terminal y para que los muelles públicos se utilizaran como una terminal cuando no tenían esa misión. Lo dice claramente el artículo 11 de la Ley de Puertos y también el artículo 72 del Decreto reglamentario n.º 183/994. Claramente habla de prioridad de atraque a la terminal, si no, no tiene valor, señora presidenta, comprar un espacio para que después, al lado, lo puedan usar sin canon, sin obligación de dragado, sin obli-

gación de inversión. ¿Por qué, señora presidenta, alguien va a pagar por una terminal por treinta años, como pagó, si al lado, fuera de la terminal, no hay canon, no hay obligación de dragado –que es muy costoso–, no hay obligación de infraestructura y no hay inversiones? ¡Todo el mundo iba a elegir afuera, sin obligación, sin cargas mínimas, sin multas! Si no se cumple, ¿para qué va a ir? Porque adentro de la terminal había prioridad de atraque para contenedores. Y ¿esto pasa acá? No, en el mundo es así. El mundo va a puertos que sean competidores regionalmente. Entonces, cuando se habla de la competencia intraportuaria se tiene que hablar de dos terminales; no se puede hablar de terminal y del uso de los muelles públicos, porque eso es una competencia desleal, señora presidenta, que lleva a los juicios que hoy tenemos arriba de la mesa y a la paralización de las inversiones.

Sin entrar en calificativos –¡en los que vamos a entrar!– y sin contestar agravios –¡que vamos a contestar!–, lo que nos parece más importante es que el Uruguay entienda cuál era la situación.

Señora presidenta: teníamos una terminal, que la adjudicamos por treinta años, a la que el Estado uruguayo no le cumplía. Después vienen todas las tesis jurídicas. Ahora vamos a ver los informes jurídicos de los que tanto hablan. Pero la verdad era que no se cumplía y que se detuvo la inversión.

En 2010, la TCP –o sea Katoen Natie– y, como socio, el Estado uruguayo, invirtieron USD 60:000.000. Bueno, ¡bien!, USD 60:000.000, cuando tenían compromiso por USD 36:000.000. En 2010, USD 60:000.000; en 2013, USD 26:000.000 –¡ya bajaron!–; en 2014, USD 4:000.000 –¡bajaron aún más!–, y USD 500.000, en 2017. ¿Por qué? Porque no se le cumplía, señora presidenta, con las normas por las cuales ganaron el remate abierto y público donde otras empresas se presentaron y perdieron; perdieron en la cancha y quieren ganar en la liga. ¡Esto todo el mundo lo entiende! El Frente Amplio intentó hacer otra terminal y se declaró desierta. Se declaró desierta, señora presidenta, porque no hay carga suficiente para sostener a dos terminales, en función de las inversiones que el propio Estado le obliga a hacer. Y esta situación nos lleva nuevamente a pensar en que el puerto necesita infraestructura. ¿Por qué? Por lo barcos. ¿Por qué? Porque hay concentración de las compañías navieras. ¿Por qué, señora presidenta? Porque si nosotros concentramos y captamos carga regional podemos bajar la tarifa a nuestros exportadores e importadores. La escala, y solo la escala, puede licuar los costos fijos que hay en el puerto y, si licuamos los costos fijos que hay en el puerto, señora presidenta, en un futuro podremos bajar a tarifas como las que tienen otros puertos en el mundo y ser realmente competitivos. Con la carga que tenemos de importación y exportación no alcanza, y con lo que hemos captado de la competencia en el mar que, como se dice comúnmente, es el trasbordo y el tránsito de contenedores que hay en la región –de aproximadamente el 50 % de los contenedores que tenemos en nuestro puerto–, tampoco alcanza. Tenemos que ser más agresivos comercialmente y ser más competitivos, y la forma de serlo es hacer las inversiones que capten barcos más grandes para ser más eficaces.

Señora presidenta: el Estado uruguayo –aquí está el capitán del puerto de Montevideo que me hizo una tabla– en enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y julio tuvo 117 barcos en espera –¡afuera, esperando!–, y los días de espera fueron 224. Eso, en función de la mercadería que tienen, nos costó entre USD 15.000 y USD 40.000 por día. ¡Eso le cuesta a la sociedad uruguaya ser ineficientes! ¡Soberanía también es bajar las tarifas! El gasto promedio diario es de USD 20.000, o sea que de enero a julio perdimos USD 4:500.000. De mantenerse esta situación como consecuencia de no contar con una logística adecuada en el puerto, con la inversión necesaria, donde se aplique el artículo 72 del Decreto n.° 183/994 –por el que se le da prioridad de atraque a quien le corresponde por ley y por derecho porque la ganó en el remate–, el Estado uruguayo perderá casi USD 8:000.000 anuales.

Quiere decir, señora presidenta, que el puerto es ineficiente para atender la carga que ya está e incapaz de competir contra otros puertos en función de la infraestructura que tiene en la actualidad. De ahí la necesidad de hacer algo.

¿Cuál sería el camino alternativo? Algunos podrán decir que cayó la inversión. Sí, cayó la inversión, pero desde el 2009 al 2017 el Estado uruguayo hizo una única inversión. Primero se dijo que la inversión de todos los uruguayos, de la ANP, iba a ser en el muelle C por USD 40:000.000; después, que la inversión en los muelles C y D era de USD 70:000.000. ¿Saben cómo terminó la historia de esa inversión? En una inversión de USD 130:000.000, señora presidenta, ¡USD 130:000.000! para los muelles C y D que no tienen carga, que no trabajan para justificar esa inversión porque no hay devolución. No se justifica la inversión de USD 130:000.000. Es la única inversión que ha habido, pues la TCP paró su inversión porque está en conflicto. Ahora, si nosotros tratamos a los socios de esta manera, seguramente se van a querer ir, como intentaron hacerlo, pero resulta raro que en el momento en que la empresa estaba hablando para irse porque no se cumplía con la ley, el Gobierno del Frente Amplio negociaba una prórroga. Pero ¿cómo una prórroga? Sí, una prórroga. ¿Pero había juicio? No, no había un juicio. Señora presidenta: alguien podría preguntarse si estábamos cerca de cumplir con la concesión. No; no. Sobre la primera negociación, dice claramente en un reportaje publicado en *La Diaria* el propio Alberto Díaz, presidente de la ANP –y leo textual–: «Hay algo que todo el mundo tiene que conocer, tanto con el ministro [de Transporte y Obras Públicas, Enrique] Pintado […], como con [el ministro Víctor] Rossi […] había diálogo con la empresa y había intenciones de hacer una prórroga de su concesión. Lo que pasa es que no había acuerdo en los términos de la ampliación de la concesión».

Es decir, señora presidenta, que la multinacional que viene a llevarse todo por delante, a los diez años estaba hablando de prórroga con Pintado, porque esto fue en el 2012 y la concesión y el remate fueron en 2001. ¿A los diez años estaban hablando de prórroga y hablan de secretismo? Yo no lo sabía, yo me enteré ahora. En 2017 y en 2018 estaban hablando de una prórroga por treinta años más y no se pusieron de acuerdo con el monto. Vamos a volver luego a este tema, no vamos a dejarlo pasar rápido. Quiero aprovechar mis minutos para referirme al acuerdo, pero este asunto queda pendiente; vamos a tener muchas horas para hablar de esto y analizarlo profundamente. ¡No quiero que se pase rápido por esto, porque acá se habló de secretismos y se ve que los señores legisladores lo sabían! Díaz lo confiesa, ahora. Reitero que vamos a volver a esto, para ver qué informes jurídicos tenían Rossi y Pintado para hacer esa negociación, pero, señora presidenta, a mí me interesa que la gente entienda, sobre todo el periodismo y la opinión pública, a qué nos enfrentábamos.

En medio están esas amenazas de que el puerto de Montevideo puede quedar para atrás en la competencia regional y desvirtuarse en los hechos la Ley de Puertos, porque no hay inversión, porque se detuvo la inversión, porque se paró la inversión. La única inversión que se hizo, repito, fue el disparate de USD 130:000.000 que se anunció que valía 40:000.000 y no hemos tenido hasta ahora, a lo largo del tiempo, el retorno de esa inversión por las ganancias en la utilización del muelle C.

Señora presidenta: falta espacio dentro del puerto. ¿Cómo lo hacemos? ¿Nos peleamos por el almacenaje? ¿Cambiamos decretos? ¡Eso fue lo que pasó hasta ahora! Se tuvo una visión de baldosa, una visión pequeña, relativa a arbitrar los espacios internos en vez de largar el puerto a la competencia regional. Entonces, estamos en plena disputa entre dos empresas: una que ganó un remate y otra a la que se le dieron permisos, ¡ilegales!, ¡ilegales!, para que hiciera otra terminal en los muelles públicos. Vamos a probar que eran ilegales, señora presidenta, no venimos a anunciar un titular sin probarlo. Vamos a decir por qué es ilegal. Durante todo este tiempo se le dieron permisos ilegales para hacer una competencia desleal en los muelles públicos. Y tenemos el juicio.

El acuerdo tiene un plan sostenido de captación de carga a gran escala que genera la rebaja que estoy mencionando. El acuerdo –cumpliéndolo– da certezas jurídicas, al igual que los tratados de inversión. El acuerdo va a generar más de mil puestos de trabajo genuinos y permanentes, ¡mil! El acuerdo va a generar, a nuestro juicio, que se tenga la infraestructura necesaria para poder recibir los barcos de hasta 400 metros que la industria naviera en el mundo hoy está fabricando.

¡Esto es soberanía en los hechos! ¡Esto es defender el puerto! ¡Esto es potenciar el puerto! Esto hace que el puerto de Montevideo sea competitivo con el de Buenos Aires, se haga el canal Magdalena o no se haga.

¡Acá, si no tenemos espacio, perdemos! ¡No tenemos lugar para crecer! ¡Y si no tenemos lugar para crecer, no somos competitivos! Tenemos que sacar los contenedores fuera del puerto.

Acá hay una inversión que genera ¡veinte hectáreas más!, que ¡triplica! la capacidad que tiene hoy TCP de un millón de TEU hasta dos millones y pico, casi tres millones de TEU.

Entonces, señora presidenta, realmente hay una falta de visión por la que nos quedamos con lo pequeño y no vemos el partido grande. ¡No están viendo a qué nos estamos enfrentando! Hablan de soberanía de la Administración –además, mal entendida– sobre el tema del Reglamento General de Atraque de Buques, que no es así; eso está mal interpretado por los señores legisladores. No se negoció absolutamente nada que lleve a que el Estado uruguayo, el Puerto de Montevideo y el Poder Ejecutivo tengan que consultar a la empresa para modificar el Reglamento General de Atraque de Buques. ¡Eso es un disparate! Lo decimos y lo vamos a probar. Tenemos comprobado que es un disparate porque en el acuerdo nunca se habló de que el Reglamento General de Atraque de Buques estuviera delegado a la empresa. ¡Están locos! ¿Creen que nosotros no defendimos al Estado uruguayo? ¡Nosotros lo estamos defendiendo mejor que ellos, que durante quince años no hicieron inversiones! Ahora las tenemos que hacer para que seamos realmente competitivos.

Perdone la euforia y la pasión que uno pone en estas cosas, señora presidenta, pero ¡hay que entender y hay que leer para poder hablar con propiedad!

¿Qué está mal en que nosotros lancemos esta empresa a la competencia? Los USD 455:000.000 los tienen que invertir en los primeros cinco años, de modo tal que después ellos tengan que amortizar la inversión, tengan que trabajar para conseguir carga y poder pagar lo que invirtieron. ¿De esto hablaba Rossi? No. ¿Es esto lo que negociaba Rossi?, porque recordemos que negociaban. No. ¿Es esto de lo que estaba hablando Pintado? Tampoco.

Yo tengo la información y en su debido momento la vamos a poner arriba de la mesa; no quiero poner calificativos, por ahora, a las actitudes, porque están muy sueltos de lengua al calificar. Yo voy a tratar de respetar este recinto todo lo que pueda y soporte, para no caer en calificativos que no hacen otra cosa que desprestigiar la discusión. Espero no caer, pero soy humano también, señora presidenta. Hay un límite para todas las cosas y yo estoy al borde del límite, porque tengo un nombre, hace treinta y cinco años que estoy en esta casa y nadie puede hablar para manchar mi nombre, ni el de mis hijos, ni el de mis nietos. Por lo tanto, eso lo vamos a contestar, pero no es ahora el momento.

Sigo insistiendo en que tenemos que hablar del acuerdo. Hace treinta minutos que estoy hablando de la nece-

sidad de defender la soberanía del puerto, para que sea eficaz y competitivo. Esa es la soberanía que nosotros queremos para nuestro puerto y el Uruguay.

En uno de los comunicados de la Mesa política del Frente Amplio hay una frase –la última, de hecho– que me cayó bien: «La causa del puerto es la causa del país». Todo lo demás me cayó mal, pero esa última frase, señora presidenta, está bien. La causa del puerto es la causa del país. Entonces, si la causa del puerto es la causa del país, potenciemos el puerto. No tengamos una visión pequeña de los espacios portuarios que llevan a tratar de dividirnos 700.000 TEU, que es lo que hoy recibe el puerto de Montevideo. No se trata de si el 60 % está en la empresa Montecon, si el 40 % está en la TCP o si esto va a cambiar, ¡no! ¡Lo que importa es que traigan carga para llegar a 2:000.000 de TEU! y terminar, señora presidenta, con la pequeñez de andar pleiteando los metros, que es el reproche que, de alguna manera, tenemos sobre lo que pasó, la triste historia. ¿A qué llevó eso, señora presidenta y señores miembros del Senado? A que las tarifas aumentaran un 350 % en diez años. Eso es lo que pasó. Entonces dicen, bueno, el acuerdo revierte ese crecimiento, lo mesetea y lo baja, porque no han aumentado las tarifas y el acuerdo dice que se pueden bajar, en determinado plazo, a 30 %. Se dice que eso es insuficiente. Pero ¿cómo me pueden decir que es insuficiente quienes fueron responsables de que, durante diez años, las tarifas aumentaran un 350 %? ¿Nos están tomando el pelo? Son los responsables de no haber tenido acciones, lo que llevó a esa competencia desleal en el puerto y tuvo como consecuencia que nuestros exportadores y nuestros importadores vieran un crecimiento sostenido de la tarifa portuaria en un 350 %. ¿Eso estaba bien?, porque bajar el 30 % no es suficiente, pero aumentar el 350 % parece que sí estaba bien. ¿No van a decir nada de eso? ¿Quieren mantener eso? Yo no.

Eso es lo que pasó, pero no se nos plantea, señora presidenta, por parte de ningún miembro de la oposición, el camino alternativo, porque el camino alternativo era ir a juicio y ¿cuánto iba a perder todo el Uruguay mirando de brazos cruzados cómo se resolvía el juicio con cero de inversión? ¿Cuánto perdíamos, regionalmente, señora presidenta? ¿Cuánto perdían nuestros exportadores y nuestros importadores?

El acuerdo, señora presidenta –creo que estoy bien de tiempo con el nuevo reglamento, y aclaro que me parece una buena medida reglamentaria que se dé una hora y una hora, para poder concentrar la discusión y no irnos por las ramas–, es cumplir con la Ley de Puertos y con el artículo 72; ese es el acuerdo y no se cambia, se cumple. Eso genera seguridad jurídica, así que no le den vueltas, porque esto es lo que no se cumplía. Y no lo digo solo yo, sino también Rossi, el ministro de ustedes; lo leí en la versión taquigráfica de la comisión y lo vuelvo a leer para que todo el mundo esté enterado. La empresa Katoen Natie quería vender y consulta a Rossi acerca de si no se iba a aplicar la ley, a lo que le contesta algo que es tan claro que no se necesita ser ningún jurista, ningún abogado, para entender que es una confesión de partes y que cualquier instancia judicial íbamos a perderla. Acá tengo el documento oficial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene fecha 23 de octubre y lleva la firma del ministro Rossi.

Concretamente, dice: «Este ministerio, así como la ANP, debe en su gestión ajustarse a la reglamentación vigente y sus disposiciones reglamentarias, en este caso la Ley de Puertos» –la Ley n.º 16246, del 8 de abril de 1992– «y su decreto reglamentario», el 183/994. Rossi confiesa, por nota, que hay que ajustarse a la Ley de Puertos. Y hay otras confesiones más, pero no es el momento de comentarlas. Reitero: hay más confesiones y más notas; muchas confesiones y notas. Vamos a desnudarlas todas; vamos a saber todo. Además, esa nota dice que ni el ministerio ni las autoridades de la ANP tienen previsto ni se plantean llamar para la instalación de una nueva terminal especializada de contenedores. Esta nota data del 2017 y fue para dar garantías de una inversión. Asimismo, la misma nota, firmada por Rossi, expresa que si el inversor tomara iniciativa –la iniciativa era de prorrogar– habría conformidad y aceptación respecto de dicho procedimiento –¡conformidad y aceptación!– supeditado al monto de inversión propuesto para la renovación del plazo y al acuerdo con la ANP con relación al plan de inversiones, canon, mercado y otras condiciones pertinentes alineadas con el objetivo estratégico del sistema portuario. Lo condiciona, pero dice que está bien, que están abiertos. Tan así es que iniciaron una conversación en ese sentido que la tengo totalmente documentada y más adelante la voy a mencionar con detalle, porque no vi ningún informe jurídico. No vi ningún informe jurídico ni económico para hacer esta negociación; ¡nada!, ¡cero! Nosotros sí tenemos informe de la presidencia.

Señora presidenta: entendemos que estamos ante un buen acuerdo. El éxito del acuerdo es la renuncia de la demanda; sí. Nosotros le decimos a Katoen Natie que vamos a aplicar la ley y el decreto; eso es a lo que nos comprometimos. ¿Qué va a hacer el Estado uruguayo? Aplicar la ley. Hay quienes dicen que es una entrega. Pero ¿cómo va a ser una entrega? ¡¿Cómo puede ser una entrega aplicar la ley y el decreto reglamentario?! Y dicen que hay otra ley, pero ¿dónde está mencionada por Rossi esa otra ley? ¿Dónde se habla de la otra ley por parte de las autoridades del Frente Amplio en todas estas conversaciones, durante todo este tiempo?

Además, acá hay un cuestionamiento a todo el proceso. Nosotros iniciamos una negociación para evitar el juicio. Desde marzo de 2020 pedimos prórrogas y prórrogas para poder hablar y negociar. Tuvimos *impasse*, problemas y distanciamientos, después volvimos a la mesa de negociación y, finalmente, llegamos a un acuerdo que firmamos el 25 de febrero. Durante casi un año estuvimos así.

En cuanto al informe jurídico del que tanto hacen gala, quiero decir que hablé en tres oportunidades en el Par-

lamento y lo que pretendo es que se diga exactamente lo que expresé. Acá está la versión taquigráfica. En la primera instancia dije: «Hay cuatro informes jurídicos, pero el que más me interesa a mí es el que nosotros hicimos y vimos con nuestra asesoría jurídica, con el doctor Rodrigo Ferrés, donde analizamos cuáles eran las probabilidades que teníamos con informes jurídicos que también respaldaban y que vamos a entregarles a todos». Después, el 5 de mayo en la Cámara de Senadores dije: «Entre nosotros se encuentra el doctor Rodrigo Ferrés. Hicimos consultas y, basados en ellas, redactamos un informe jurídico de Presidencia de la República sobre nuestra visión. Las consultas no están; fueron solicitadas por el Poder Ejecutivo en su momento. Algunas de ellas fueron recogidas en conceptos en el mismo informe que se va a repartir», y lo repartimos.

Después, en la Cámara de Representantes dijimos: «Voy a dejar a la secretaría un informe jurídico de la Presidencia de la República que sostiene esto, para que se pueda leer, para que se pueda estudiar y criticar. Es un informe jurídico que recoge opiniones de catedráticos que han escrito mucho sobre el tema de los puertos. Esto es lo que elaboró la Presidencia para traer al Parlamento, para justificar nuestra opinión. Lo alcanzo porque lo hemos dejado también en la Cámara de Senadores».

Señora presidenta: ¡no estábamos obligados a hacer esto! Nada nos obligaba a hacerlo, como tampoco obligó, en el pasado, a generar un cambio enorme en el puerto por el cual, de un plumazo y a través de un decreto que no tiene ningún informe jurídico, se pasaron todas las concesiones del puerto de treinta años a cincuenta años. Acá está la firma de Rossi –no sé si está presente algún senador del sector de Astori–; en estas dos hojitas, sin nada, se habilitaron todas las concesiones de treinta años a cincuenta años. ¡Todas! Todos sabemos que era para UPM y nunca lo cuestionamos; nos parece bien. Lo que nos parece increíble es que ahora se cuestione. Nosotros dijimos que estaba bien y no cuestionamos ese decreto, pero quien nada pudo hacer en el pasado ahora cuestiona lo que no hizo anteriormente. ¿Dónde están los informes jurídicos para hacer eso de un plumazo? ¡¿Dónde están?! Nosotros tenemos un informe de Presidencia; no estábamos obligados, pero hicimos un informe.

Le pido, señora presidenta, que le dé la palabra al prosecretario de la Presidencia para que pueda justificar el estudio jurídico que hizo a fin de respaldar estas acciones.

SEÑORA PRESIDENTA.- Para referirse al tema, tiene la palabra el prosecretario, doctor Ferrés.

SEÑOR FERRÉS.- Buenos días, señora presidenta; buenos días, señores legisladores.

Trataremos de ser concretos y de ir estrictamente a las cuestiones jurídicas que, a nuestro juicio, justifican y legitiman el acuerdo firmado y, además, la decisión de no ir a juicio.

En primer término, el Poder Ejecutivo, en el ámbito de su competencia y en el ejercicio de la función administrativa, realizó las apreciaciones de oportunidad, de mérito, de conveniencia, así como de legitimidad, para entender que lo más beneficioso para el país era dar lugar a las negociaciones amistosas ante el inicio del procedimiento arbitral previsto en el tratado de protección de inversiones.

El primer abordaje al tema, señora presidenta, se planteó en la etapa de transición entre el nuevo Gobierno y el saliente, y pasé horas en la Secretaría de la Presidencia, entre otros temas, por los juicios internacionales. Allí, mi antecesor, no en el cargo –soy prosecretario y él era secretario– pero sí en la función, porque desempeñamos la misma, luego de un detallado análisis que comprendió el estudio de documentación, nos transmitió la posición tomada por la presidencia de la república saliente de no ir a juicio internacional e iniciar las conversaciones amistosas. Y esto fue así por una serie de razones, por los argumentos jurídicos expresados en la predemanda o en la notificación y por un análisis que realizó el Gobierno saliente. En un intercambio de documentación se nos dio información proveniente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que determinaba que no era prudente ir a juicio, además del contexto de los distintos juicios y disputas planteadas en la jurisdicción nacional.

Es así como en ese entonces –en la transición, no ahora– existió evidencia de un desajuste y de una incorrecta aplicación de la Ley de Puertos, en especial de su artículo 11, y del artículo 72 del Decreto n.º 183/994, que regula la operativa de contenedores. Esto situó al Gobierno ante una pretensión difícil de sostener, de defender y de probar en un arbitraje internacional. Así como se decidió ir a juicio en el caso Leadgate-Pluna para defender al Estado uruguayo, se decidió no ir a juicio en este caso e iniciar el mecanismo de conversaciones amistosas. Esto fue decidido de común acuerdo entre las autoridades salientes y las autoridades entrantes –por lo menos en lo que a mí respecta–, en la transición.

Por otro lado, surge como un dato de la realidad que la disputa es en torno a dos operadores portuarios que prestan los mismos servicios pero con títulos habilitantes absolutamente distintos y, por ende, con derechos y obligaciones diferentes, siendo solo una de ellas una terminal especializada de contenedores. Tal como se indicó en la sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1.° Turno, del año 2013, TCP es la única terminal especializada de contenedores actualmente.

En ese sentido, señora presidenta, es un presupuesto básico del derecho administrativo económico que para que dos o más empresas puedan competir libremente deben estar en igualdad de condiciones, es decir, deben estar en la misma posición jurídica, extremo que en el caso concreto no sucede: me refiero al principio de igualdad jurídica ante la prestación de los mismos servicios con igualdad de derechos y obligaciones. Dicho de otra forma: las empre-

sas que compitan entre sí deben tener por título habilitante una concesión, proceso competitivo mediante.

Asimismo, debe tenerse presente que la Ley de Puertos solo permite para la prestación de servicios portuarios, y dependiendo de la naturaleza de la actividad de esos servicios que se presten, tres títulos habilitantes: la concesión, el permiso y la autorización. Estos actos administrativos –y en el caso de la concesión, contrato administrativo– tienen la naturaleza de ser actos jurídicos complejos. ¿Qué quiere decir esto? Que para su perfeccionamiento debe intervenir más de un órgano, como lo dice la Ley de Puertos. En las tres situaciones se precisa resolución del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y la aprobación del Poder Ejecutivo. Cualquier otra habilitación por fuera de la ley es ilegítima, así como las relaciones jurídicas que de la misma se desprenden o constituyan.

A su vez, el Decreto reglamentario n.º 183 establece la normativa aplicable en la operación de contenedores; específicamente, su artículo 72 establece las condiciones de operación de los contenedores y dice, claramente –todos estos fueron argumentos que nosotros valoramos a los efectos de tomar la decisión de iniciar las conversaciones amistosas–: «Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin». Es decir, para que exista otra terminal especializada se debe contar con un título habilitante de la Ley de Puertos, y en este caso, al menos a juicio del Gobierno, una concesión. Y continúa: «La operación de contenedores en los muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas […] En los muelles a cargo de la Administración Portuaria, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcar salvo que, por su carga, resulte obligatorio».

Respecto de la legitimidad del acuerdo en la extensión del plazo, la facultad de prorrogar las concesiones portuarias, señora presidenta, por cincuenta años está prevista en la normativa vigente. La ley de presupuesto de la anterior Administración, Ley n.º 19355, en su artículo 377, dispuso: «Las concesiones que afecten un espacio territorial del recinto portuario […] podrán prorrogarse por Resolución del Poder Ejecutivo con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos, exigiéndose para ello:

1) La realización de nuevas inversiones que impliquen la prestación de nuevos servicios, ampliación de los ya existentes o realización de obras…», extremo que se cumple en el acuerdo por la inversión de USD 455:000.000.

Y luego dice: «2) Asegurar una dotación de personal nacional en relación laboral estable…». Esto también se cumple.

El decreto reglamentario de la Ley de Puertos es la norma que fija el plazo de las concesiones portuarias. Se trata del Decreto n.º 412/992. El reglamento de la Ley de Puertos allí incluido, en su artículo 49, literal B) –que fue modificado–, originalmente decía que el plazo de las concesiones no podrá exceder de treinta años y podrá prorrogarse por decisión del Poder Ejecutivo y en las nuevas condiciones que determine, con el asesoramiento de la administración portuaria.

Esta norma fue modificada en 2017. Yo accedí al expediente que está en la Secretaría de la Presidencia de la República. Por el Decreto n.º 314/017, al que el señor ministro recién hizo referencia, se extiende el plazo. Se cambia «treinta» por «cincuenta». Dice: «El plazo de la concesión que no podrá exceder de cincuenta años y que podrá prorrogarse por decisión del Poder Ejecutivo» –es decir, son cincuenta años con posibilidad de prórroga– «y en las nuevas condiciones que imponga…». De manera que con la interpretación de la ley y del reglamento, la extensión del plazo es absolutamente legítima y ajustada a derecho.

Por último, ya para terminar con el tema de los informes, jurídicamente nosotros tenemos esta posición, que creo que es la que se debe seguir, la que el ordenamiento jurídico por interpretación exige. Hay alguna hipótesis según la cual la norma objetiva de derecho exige informes preceptivos al Poder Ejecutivo para la toma de decisión. En la concesión de una PPP, antes de adjudicarse, se debe solicitar previo informe preceptivo a la unidad de PPP del Ministerio de Economía y Finanzas, y así en varios casos con la OPP, etcétera. Cuando la norma exige un informe, se está ante una actividad reglada –y finalizo–, es decir, el Poder Ejecutivo no tiene margen para elegir. Tiene que solicitar el informe, porque así lo dispone la norma. Pero cuando la norma no exige informes preceptivos, ahí se entra en lo que se denomina «ámbito discrecional de la Administración», donde la Administración, ajustada a derecho, decide sobre la base de razones de oportunidad y conveniencia y de legitimidad, haciendo sus propias valoraciones.

Estos han sido, muy sucintamente, señora presidenta, los fundamentos principales por los cuales decidimos que no era conveniente ir a juicio y, finalmente, de la legitimidad del plazo acordado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor ministro, restan siete minutos de su tiempo.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero cumplir con la modificación que colaboré a realizar, pero creo que da el tiempo perfectamente.

Está claro lo que dijo el prosecretario de Presidencia. Resulta que el exsecretario de Presidencia, el doctor Miguel Toma, le dijo al prosecretario que hay que negociar. Yo pregunto: ¿el Frente no habla con Toma? No, no hablan. Están peleados. Entiendo, hay denuncias muy duras entre ellos, pero no sabía que no hablan con el exsecretario. Yo fui a hablar con él en estos días –a pesar de que no era el mejor ámbito–, porque cuando fui presidente del Directo-

rio del Partido Nacional siempre tuve diálogo con el doctor Miguel Toma. Está siendo hoy acusado por el Gobierno y no era el mejor ámbito, pero sentí la obligación de ir a hablar con él. ¿Y qué me dijo Miguel Toma? Me dijo que hay que negociar. Es decir que no hablan. Se denuncian entre ellos –eso sí–, pero no hablan, señora presidenta.

SEÑOR CARRERA.- Respete, ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Diríjanse a la Mesa, por favor.

SEÑOR MINISTRO.- Estoy repitiendo claramente lo que me dijo Miguel Toma. Le pregunté si en la interpelación podía informar que él le dijo al prosecretario de Presidencia que no era conveniente ir a juicio y me contestó: «Sí, puede hablar». Y lo estoy citando con su aval. El doctor Miguel Toma me dijo que había que negociar porque teníamos todas para perder, entre otras razones por las cosas que leí recién del ministro Rossi. ¿Está claro?

Esto tiene USD 20:000.000 de entrega de utilidades. ¿No sirve para nada? Además, la empresa hace el reparto de utilidades, que son USD 20:000.000, al puerto, y que son necesarios. ¡Hay una inversión de USD 455:000.000, señora presidenta; la mayor inversión en la historia del puerto nacional! Parece que no importa, que no sirve. Esto es soberanía, es invertir en el puerto. Asimismo, hay una rebaja, que ya mencioné, de las tarifas.

Es falso que el Reglamento General de Atraque de Buques lo tenemos que consultar a la empresa. Tan falso es, que tenemos una carta de la propia empresa que llegó al ministerio en estos días –porque frente a la manifestación de que parecería que era quien iba a dirigir el puerto, enviaron una carta– que está en nuestro poder ahora y que si quieren podemos leer, en donde dice que el Reglamento General de Atraque de Buques es solamente para cumplir con el artículo 72 del reglamento incluido en el Decreto n.º 183/994, que reglamenta la Ley de Puertos. Recordemos que logramos parar el juicio en función de que se cumpla con el decreto.

Es falso que estemos constituyendo un monopolio. No se consagra un monopolio por el acuerdo ni por el normal cumplimiento de la normativa especial del artículo 72, que está vigente y fue de base en la subasta por el 80 % de TCP Sociedad Anónima. Y la nota de Alberto Díaz –referida por la ANP– dirigida a TCP, del 29 de marzo de 2016, y la nota de Rossi a TCP de 23 de octubre de 2017 respaldan esta afirmación. No hay monopolio respecto a los muelles especializados, sino una prioridad de concentrar en ellos lo acordado. Esa es nuestra opinión. Y lo que hicimos fue otorgar una prórroga, señora presidenta, pero no cambiamos nada. Lo único que modificamos en el contrato es que en vez de treinta años se pasa a cincuenta. ¡A más años, más inversión! Y es una inversión que no empieza después del año treinta y uno, como se venía negociando en la Administración frenteamplista. Aclaro que no me parecía mal que se estuviera negociando, porque eran temas que podían ayudar al posicionamiento del puerto, pero como ahora lo hacemos nosotros les parece mal. ¿Les parece mal porque mejoramos las condiciones? ¡No, señora presidenta!

Hay mucho más para decir. No hubo falta de transparencia, no se violó la ley ni la Constitución. Hicimos todo acorde a la legislación vigente porque según la Ley de Puertos, señora presidenta –y termino–, el puerto es una actividad privada regulada por el Estado; y nosotros estamos regulándola en forma permanente.

Señora presidenta: se me ha acabado el tiempo reglamentario para hacer uso de la palabra y esperaré para continuar con mis manifestaciones en próximas oportunidades. Hay mucho más para decir con respecto a esto.

SEÑOR CARRERA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CARRERA.- Muchas gracias, señora presidenta.

Un viejo e histórico dirigente de mi fuerza política decía: «no entraremos en corral de ramas». No vamos a entrar en corral de ramas. El Frente Amplio acá hizo una denuncia muy seria, señora presidenta, que presentó con argumentos.

También quiero decir que el papel de víctima al ministro Luis Alberto Heber no le queda bien porque todos conocemos su historia; reitero que ese papel no le queda bien.

Señora presidenta: en mi primera intervención no pude hacer mención de un tema que es muy importante y que al Frente Amplio le preocupa muchísimo. Me refiero a la pérdida de puestos de trabajo a partir de este acuerdo. Se pierden entre setecientos y mil puestos de trabajo. En la Comisión de Transporte y Obras Públicas no se presentó ningún documento que dijera que se crean miles de puestos de trabajo. ¡Ninguno! Y en todo caso, señora presidenta, este acuerdo no genera puestos de trabajo. Por lo tanto, no es cierto. En todo caso, se desviste a un santo para vestir a otro, porque se excluye a un conjunto de empresas que, conforme a la Ley de Puertos, hoy tienen derecho a trabajar; se las excluye y se les niega trabajar con los contenedores. ¡Es una falsedad absoluta, señora presidenta! Tanto Katoen Natie como la empresa Montecon son operadores portuarios habilitados y tienen concesiones, pero nosotros no vamos a defender aquí la posición de Montecon ni de Katoen Natie.

¡Nosotros acá estamos preocupados por los temas de alto interés de la nación! Estamos preocupados porque a través de este acuerdo inconstitucional, ilegal e inconve-

niente se estableció un monopolio desregulado y se le dio la llave del puerto de Montevideo a esta empresa para que maneje nuestro puerto.

El otro tema, señora presidenta y estimados colegas, que nos preocupa muchísimo y al que no hice referencia pero que ahora voy a mencionar es el siguiente. Voy a demostrar la situación de intemperie en la que está la república para enfrentar posibles juicios a partir de los actos de entrega, de los actos indignos que se tomaron aquí. Señora presidenta: quiero señalar que estamos a la intemperie para enfrentar los juicios graves que tendremos por delante.

En nuestra opinión este acuerdo no es para nada excelente. El ministro no contestó ninguna de las veinticinco interrogantes. Yo voy a hacer foco en una que me parece que es muy grave, entre otras, pero voy a hacer hincapié en una. Hoy ya señalé algo que creo que es muy grave.

También vamos a hablar de ciertos temas país y este acuerdo de entrega indigno hacia el futuro jamás puede ser desarrollado de esta manera. En una república no se puede trabajar así; en una república no se puede desarrollar un acto de entrega sin transparencia, con secretismo y sin amparo de las normas. No se puede disponer del puerto de Montevideo sin informes jurídicos y sin informes económicos. Eso en una república no puede ser así, señora presidenta. Entonces, si se quiere cambiar que el puerto de Montevideo sea *hub*, si se quiere cambiar el paradigma, bueno, que se traiga una ley a esta casa y que se discuta aquí porque eso es lo que corresponde en una república. Las políticas públicas se establecen por ley y si se quiere modificar que se presente una propuesta.

Como dije, el señor ministro no contestó ninguna de las interrogantes, pero hay una en especial que nos preocupa. Le preguntamos si cree que los procedimientos aplicados estuvieron de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico porque consideramos que se han cometido una serie de ilegalidades, y estas surgen de los expedientes que obtuvimos a través de los pedidos de acceso a la información pública.

Estimada señora presidenta y estimados colegas: más allá de que quedó claro que no hubo ningún informe jurídico y económico previo al 25 de febrero, el proceso de aprobación de los diferentes decretos muestra una serie de desprolijidades; carecen de legitimidad. Por ejemplo, la resolución de prórroga de la concesión –que en nuestra opinión no es una prórroga– fue dictada el 21 de abril. El Poder Ejecutivo solicitó el asesoramiento a la Administración Nacional de Puertos, conforme a nuestra ley, luego de que el decreto fue publicado, ¡y eso es gravísimo! Ese decreto se dictó sin el asesoramiento de la ANP y, por lo tanto, no hay prórrogas. Dicho asesoramiento no se hizo porque esto no pasó por el directorio.

En la nota del 7 de abril que le envía el señor ministro a la Administración Nacional de Puertos a los efectos de pedir el asesoramiento –el presidente de la ANP, actuando individualmente, es decir sin el aval del directorio, responde velozmente, tres días después de la solicitud de asesoramiento; hay una copia del expediente aquí– no agregó el acuerdo, así como tampoco ninguna información para analizar. Si se quería encajar la situación jurídica en el artículo n.° 377 de la ley de presupuesto del Gobierno del Frente Amplio, tendría que haber habido un análisis previo porque habla de inversiones y de puestos de trabajo. El ministro no le dio a la Administración Nacional de Puertos una copia del acuerdo firmado seis semanas antes y ni siquiera le hizo un resumen. No le dio nada, ninguna información y mandó a dicha administración a generar un documento que contuviera un asesoramiento acerca de una prórroga sin siquiera informarle por cuánto tiempo. Menos todavía informó sobre las inversiones que supuestamente justifican este acuerdo. Tampoco avisó a la ANP que se cambiaban radicalmente las condiciones del contrato, al punto de garantizar que a partir de este acuerdo se otorga un monopolio de forma administrativa. No informó que esa prórroga ya había sido firmada y comprometida seis semanas antes.

Me pregunto por qué ocultó los términos del acuerdo a la Administración Nacional de Puertos sobre el que estaba legalmente obligado a asesorar. ¿Por qué se le pide asesoramiento sobre un conjunto vacío? ¿Había voluntad de cumplir la ley o de generar un documento que diera la apariencia de que se estaba cumpliendo con la ley? El presidente del directorio no puso a consideración del colegiado la consulta de asesoramiento y respondió con frases genéricas tales como: «Es perfectamente legítimo adoptar la decisión favorable en caso de existir voluntad en tal sentido» o que el área de comercialización manifiesta que los puertos cuentan con la capacidad para recibir megabuques, portacontenedores y que se convertirá en un *hub* de la región. Continuó diciendo que si las acciones que se realizan contribuyen al desarrollo de la conectividad, economías de escala e infraestructura, eso permitiría continuar con el proceso que presione a Uruguay hacia un *hub* regional. Asimismo, deberá tener presente lo dispuesto en el artículo 377 de la Ley n.° 19355, esto es, el cumplimiento de los supuestos detallados en la citada norma.

Debo destacar que no se actuó conforme a la ley.

El presidente del directorio, doctor Curbelo, no valoró –tampoco lo hicieron las oficinas a las que se les solicitaron informes– las condiciones concretas de la prórroga proyectada. Es decir, queda demostrado documentalmente que el 21 de abril el Poder Ejecutivo estableció la prórroga sin contar con el asesoramiento real –¡sin el asesoramiento real!– de la Administración Nacional de Puertos, incumpliendo con lo dispuesto en el artículo 355 de la Ley n.º 19355 y con las reglas básicas de la actividad administrativa. ¿Por qué? Porque la decisión ya estaba tomada. Lo grave, señora presidenta, es lo que informa la jurídi-

ca, según los documentos que tenemos a la vista. En el expediente de prórroga, el doctor Amoza, director de los servicios jurídicos de la ANP, informa al doctor Curbelo –aquí presente– que la Ley de Puertos, Ley n.º 16246, en su artículo 7 estableció la competencia del Poder Ejecutivo para el establecimiento de la política portuaria. Hasta aquí todo bien; pero también expresa que la misma norma le ha asignado al Directorio de la Administración Nacional de Puertos el cometido de asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria y que en aquellos aspectos atinentes al desarrollo deberá seguir la política portuaria que establezca el Poder Ejecutivo.

La realidad es que los servicios jurídicos de la Administración Nacional de Puertos le informaron al presidente que esta decisión se debía tomar en el directorio, pero su presidente hizo caso omiso de lo que informó el área jurídica. De todas formas, lo grave, señora presidenta, es lo relativo al Reglamento General de Atraque de Buques; sobre ese expediente –n.º 472/021– creo que se podría escribir hasta un libro.

Señora presidenta: voy a solicitar un cuarto intermedio de cinco minutos hasta que vuelva el miembro interpelado, ya que hace unos minutos que no lo veo. Le solicito que controle a partir de qué minuto se retiró el ministro de sala.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar.

(Se vota).

–29 en 30. **Afirmativa.**

El Senado pasa a cuarto intermedio por cinco minutos.

(Así se hace. Son las 12:22).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 12:28).

–Señor senador Carrera: puede usted continuar porque hemos levantado el cuarto intermedio; ya está el interpelado y hay número para sesionar.

SEÑOR CARRERA.- Muchas gracias, señora presidenta.

Realmente estamos hablando de temas muy serios y en algún momento no estaba presente el interpelado; por eso solicité el cuarto intermedio, pero continuamos.

El Reglamento General de Atraque de Buques, señora presidenta, es un expediente que hay que analizar; es como para escribir un libro. El expediente fue editado el 21 de abril; fue publicado en la página web de Presidencia y nosotros creemos que es gravísimo que la república haya acordado un nuevo reglamento de atraque sin el debido asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos. Esta circunstancia por sí misma afecta la legitimidad de este acuerdo, es muy grave. Por eso señalamos los errores que se cometieron y, desde el Frente Amplio, hablamos de que se le entregó la llave del puerto de Montevideo a la empresa Katoen Natie.

Este expediente administrativo generado por el ministro Heber, dos meses después de celebrado y aprobado el acuerdo, es una prueba contundente de cómo ha actuado la Administración, que no es la forma, como impone el ordenamiento jurídico, con la que se debe actuar como un buen administrador.

Como si esto fuera poco, acá existen abusos de las formas jurídicas, señora presidenta. El ministro Heber solicitó el debido asesoramiento a la Administración Nacional de Puertos el día 21 de abril. Hablamos de un reglamento de atraque que tiene más de treinta artículos y dos anexos, por lo que es particularmente llamativo que ese mismo día –el 21 de abril– el Consejo de Ministros lo haya dictado.

Es curioso cómo se dio todo el procedimiento de ese expediente; lo recuerdo bien porque, según palabras del ministro, se publicó el 21 de abril, mientras él estaba aquí, en el Parlamento. La solicitud de asesoramiento le llegó al presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo, a las 17:06; a las 17:42 se lo pasa a la gerenta general, Susana Pierri, quien de forma inmediata, a las 17:46, remite el informe al ingeniero Horacio Lannes, del Área Operaciones y Servicios.

Por su parte, el gerente del Área Operaciones y Servicios, el ingeniero Lannes, realiza un informe de dos párrafos y que, en nuestra opinión, es muy escueto por lo que se estaba discutiendo. En ese informe dice que se entiende que deberá revisarse el Reglamento General de Atraque de Buques del puerto de Montevideo de forma que la Administración Nacional de Puertos asigne muelle respetando las condiciones establecidas en acuerdo con Katoen Natie el día 25 de febrero. Hoy, Lannes es el gerente general. Sin hacer ni un solo comentario relativo al contenido del decreto, del acuerdo, señala simplemente la divergencia existente entre el decreto por entonces vigente y lo acordado por la empresa, pero sin entrar en el fondo del asunto.

Esto por sí mismo demuestra cómo fue tratado este tema, que es tan importante para la vida de nuestro país y para la vida del puerto de Montevideo, pero lo más grave lo constituye el hecho de que el informe fue producido y emitido tan solo nueve minutos después de que la Gerencia General lo solicitara y a tan solo cuarenta y cuatro minutos de que la consulta entrara en la Administración Nacional de Puertos. Y, nuevamente, el presidente de la Administración Nacional de Puertos da la opinión en nombre del organismo sin pasar por la resolución del directorio, a pe-

sar de que el gerente de jurídica dos semanas antes le había dicho que el asesoramiento era del directorio.

No quedan dudas –y los expedientes administrativos por sí solos lo confirman– de que el día 21 de abril se aprobó el decreto que regula el Reglamento General de Atraque de Buques, en línea con lo acordado en febrero con la empresa, y que el Poder Ejecutivo y todos los ministros no tuvieron el asesoramiento que dispone la Ley de Puertos. Esto de por sí es muy grave porque el único resultando que tiene ese decreto que reglamenta el atraque de buques, dice que la Administración Nacional de Puertos, en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 9 de la Ley n.º 16246, ha formulado al Poder Ejecutivo el asesoramiento correspondiente. Esto es grave. El único resultando del decreto dice que se recibió el asesoramiento y documentalmente se comprueba, señora presidenta y estimados colegas, que tal asesoramiento no existió. Por otra parte, el señor ministro Heber dijo en comisión –y es cierto– que entre las 14:30 y 15:30 ese documento se había publicado en la página web. Entonces, el Decreto n.º 115 no se cumplió. No existió ningún tipo de asesoramiento. Esto es muy grave. Hay una conducta omisiva, hay una conducta de incumplimiento de las leyes. Hay que cumplir con lo que dispone la Ley de Puertos. No compartimos la liberalidad con la que se trataron todos estos expedientes.

Cuando hablamos de la indefensión en la que está la república, nos referimos, por ejemplo, a los recursos que han dispuesto un conjunto de empresas contra los Decretos n.º 115 y n.° 114. El Sindicato Único Portuario, Montecon y Nobleza Naviera interpusieron recursos y aquí lo grave es que no hay una repartición del Estado uruguayo que haya informado. Se presentaron recursos ante Presidencia de la República que fueron recibidos por el doctor Ferrés, el prosecretario, quien da cuenta e informa al presidente Lacalle Pou. Luego fueron remitidos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, llegaron al director general que le dio pase a jurídica del ministerio, que concluye que no habiendo participado en el asesoramiento para el dictado de los Decretos n.º 114 y n.° 115, correspondía remitir las actuaciones a Presidencia de la República.

Como dije, hoy estamos en un estado de indefensión. El expediente volvió a la Prosecretaría, que lo remitió a la Administración Nacional de Puertos porque la conclusión a la que llegó el doctor Ferrés fue que el Poder Ejecutivo se asesora a través de la ANP, por lo que en este tema debía requerirse su informe. Pero lo que surge de aquí es lo que dijo el gerente jurídico de la Administración Nacional de Puertos el viernes de la semana pasada: «Al igual que los servicios jurídicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta área no ha tenido intervención en el dictado del decreto impugnado en autos, por lo que el asesoramiento deberá serle solicitado a quienes hayan participado en la elaboración de los mismos». Es decir que el Consejo de Ministros aprobó dos decretos que son sumamente trascendentes para la vida portuaria del país y no se recabó la opinión jurídica de los servicios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni tampoco de la Administración Nacional de Puertos, lo que es, a todas luces, una decisión administrativa que carece de fundamentos jurídicos y técnicos. Esto afecta la legitimidad; por eso decimos que la república está en un estado de indefensión, por eso decimos que a esto hay que darle un valor de alta política pública a partir de hoy, que hay que analizarlo y sentarse todo el sistema político a renegociarlo desde una posición de dignidad.

Reitero que los trámites de los recursos administrativos interpuestos contra los Decretos n.º 114 y n.° 115 fueron aprobados sin asesoramiento del Estado uruguayo. No hay asesoramiento técnico ni jurídico y eso lo ponen de manifiesto las oficinas jurídicas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Administración Nacional de Puertos, que ni siquiera participaron en su redacción. Por eso llegamos a la conclusión de que se cometieron estos errores –que son gravísimos– y se le terminó dando la llave del puerto de Montevideo a la empresa Katoen Natie.

Entonces, reiteramos la pregunta al señor ministro Heber: ¿quién redactó ambos decretos? ¿Quién los llevó al Consejo de Ministros para su discusión y aprobación? En definitiva, lo señalado es muy grave.

En cuanto a las interrogantes, no se contestó ninguna de ellas.

Sobre el proceso de negociación, ¿cuáles fueron las pautas de negociación? ¿Qué indicaciones directas dio el presidente de la república al ministro Heber cuando inició el diálogo con esta empresa? ¿Cuál fue el equipo negociador? ¿En qué ámbitos se discutió esto? ¿Fue en el Consejo de Ministros? ¿Qué facultades tenía el equipo negociador? ¿Tenía el mandato de violentar todas las disposiciones? No es cierto que en la Ley de Puertos se daba una exclusividad a la empresa Katoen Natie. No es cierto que el artículo 72 del Decreto n.º 183/994 estaba por encima del literal D) del artículo 20 de la ley del año 2001, que dispuso una concesión.

Esta empresa tuvo un debate con el Estado uruguayo, el cual se inició en 2003, siguió en 2004 ante el TCA y culminó en 2008. Allí hubo una posición de Estado de defensa de la Ley de Puertos del doctor Jorge Batlle. ¿Y qué pasó? El TCA falló a favor del Estado uruguayo. Nosotros teníamos una posición muy fuerte.

Queremos saber qué papel jugó el doctor Durán Martínez en las negociaciones. ¿Qué papel jugó el doctor Delpiazzo en las negociaciones? ¿Qué papel jugó la doctora Graciela Ruocco? No fue el Frente Amplio el que mencionó a estos juristas, sino el ministro Heber. Fue el ministro Heber quien nos dijo que los iba a traer. ¿Pero después qué pasó? Dijo que no se los iba a dar para respetar la posición del Estado. Después pasó por la Comisión de Transporte y Obras Públicas, enfrente, y dijo que no existían. Luego hicimos un pedido de acceso a la información pública y

el doctor Álvaro Delgado, secretario de Presidencia de la República, nos dice que no existen informes jurídicos, que no hay informes económicos.

Nosotros queremos saber por qué se puso en este acuerdo el Reglamento General de Atraque de Buques. Esto no es una prórroga, sino que es una nueva concesión. No se respeta ningún elemento del contrato original.

Y sobre el contenido del acuerdo, ¿por qué se dispuso un monopolio? ¿Amparado en qué? ¿Por qué se desprendieron de las 188 hectáreas de Puntas de Sayago? En la lógica del plan maestro de desarrollo hacia el futuro, Puntas de Sayago podría ser una segunda terminal especializada de contenedores. ¿Por qué se desprendieron de 188 hectáreas? Un patrimonio valiosísimo, de todos nosotros, a cambio de nada. ¿Cómo se autorizó la instalación de un parque eólico y la posterior adquisición por parte de UTE? ¿Cómo nos desprendemos de los predios de la Armada? ¿Qué va a pasar? ¿La Armada va a estar adentro del Puerto de Montevideo, o no? ¿Cómo no se realizó ningún informe jurídico y económico? Si el Estado va a comprar lapiceras y hojas A4, entiendo que no tenga que requerir informes jurídicos y económicos, pero estamos hablando del Puerto de Montevideo, estamos hablando de que se constituyó un monopolio privado sin regulación, estamos hablando de que dentro de esto se puso el Reglamento General de Atraque de Buques, lo cual es gravísimo. Yo conozco esa posición, yo la apliqué. A mí me tocó estar ahí, pero era para comprar lapiceras. Ahí sí no pedí informes.

Entonces, los procedimientos aplicados no respetan las normas. Los leí y es un estado de indefensión. Seguro que tenemos juicios por delante, pero no solamente de Montecon –que tiene dos tratados de inversión porque los socios de esa empresa son capitales chilenos y canadienses, y protegen dicha inversión–, sino de otras empresas que a partir de ahora no se las habilita a trabajar.

Se derogó el sistema de almacenaje. Más de cuarenta empresas han hecho uso del sistema de almacenaje. Se perjudicó a la Administración Nacional de Puertos. Se le cedió potestades regulatorias a la empresa Katoen Natie. Se resignaron ingresos.

Aquí tenemos una persona que actuó en las negociaciones, que es un actor privilegiado, el doctor Juan Curbelo, presidente de la ANP, por lo que nos gustaría saber por qué nunca objetó, cuando fue director en representación de la oposición en ese organismo, el decreto de almacenaje.

Por otro lado, queremos saber por qué en el expediente de asesoramiento preceptivo conforme el artículo 377 de la Ley n.º 19355, que cuenta con el informe jurídico del doctor Amoza, que señalaba que era potestad del directorio –quien asesora al Poder Ejecutivo es el Directorio de la Administración Nacional de Puertos–, la respuesta fue enviada desde la ANP a las autoridades del Poder Ejecutivo sin pasar por dicho directorio.

Señora presidenta: escuchamos con mucha atención lo que dijo el señor ministro. Somos una fuerza que dialoga y creo que si hay una persona que es ministro de una repartición tan importante debe dialogar con quien está al frente de la terminal especializada de contenedores. El tema es cómo se dialoga y desde qué posición, es decir, si es desde una posición de dignidad y no de entrega, o desde esta posición que se negoció ahora.

Nosotros le preguntamos a nuestro compañero Víctor Rossi y nos dijo que se dialogó hasta el 2018. Después, en determinado momento, la empresa no dialogó más. Se había acordado la voluntad de renovar el contrato, pues el Poder Ejecutivo de la época quería solucionar los problemas existentes hasta el momento. Se había pactado una inversión de USD 250:000.000. Lo que se discutió –no sé qué papeles tiene el ministro, pero Víctor Rossi tiene una libreta con todos los temas anotados– fue el hecho de que si se le renovaba el contrato a esta empresa no podía enajenar por determinado plazo. La discusión era esa: ¿qué plazo? Ahora no se discute este tema. Lo cierto es que le dimos un monopolio privado hasta el año 2081 sin regulación, y en este acuerdo se reconoce el derecho a la empresa a enajenar ese paquete accionario –que hoy tiene un valor de USD 1.000:000.000– y el Estado está obligado a aceptar a los socios sin poder oponerse. Por lo tanto, creemos que este es un asunto muy grave. Proponemos negociar, pues somos una fuerza que dialoga siempre; cuando uno está en el Gobierno es intrínseco, hace parte de la función. La obligación primera es dialogar siempre. Entendemos que en este acuerdo no se dialogó, se actuó con secretismo y con falta de transparencia.

Señora presidenta: esta es la última intervención del miembro interpelante, luego se abrirá el debate. Hay muchos temas a tratar. Este es muy importante y hay que discutirlo. Cada uno de los legisladores del Frente Amplio que va a hacer uso de la palabra va a agregar a mi exposición original algún aspecto que no pude plantear.

Vuelvo a reiterar: este partido, el Frente Amplio, se presenta aquí sin una moción redactada. Creemos que el sistema político tiene que asumir la responsabilidad histórica que le corresponde y renegociar este acuerdo, declararlo nulo, porque no podemos aceptar un acuerdo que fue dictado con base en tantas normas de nuestro ordenamiento jurídico; no lo podemos aceptar. No hay forma de solucionar este acuerdo. Entonces, pedimos que el sistema político asuma la responsabilidad que le compete, discutamos sobre esa base y que se negocie a partir de la dignidad y se declare nula la entrega del puerto de Montevideo.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Acá vamos a contestar por escrito todas las preguntas para que no digan, como siempre, que no contesté ninguna pregunta. Por escrito vamos a contestarlas una a una para que se diga: la contestó, pero no estoy de acuerdo.

Señora presidenta: acá se ha dicho mucha cosa públicamente, pero ahora estamos cara a cara, nos vemos las caras; acá se dijo algo que yo no admito; acá se dijo en conferencia de prensa, y no se repitió acá, y no lo dijo el Frente Amplio, lo dijo el miembro interpelante: que había dolo. ¡Y yo eso no lo admito, ni a él ni a nadie! ¡Que pida un cuarto intermedio ahora y vaya al juzgado a hacer la denuncia si hubo dolo! Pero nosotros no admitimos esta facilidad. ¡Por suerte, en ninguna de las intervenciones de los señores senadores del Frente Amplio se ha reiterado esa acusación, que hay que probar, porque no se puede estar suelto de lengua y decir cosas! ¡Se pasó un límite! ¿Que se discutan ideas? ¡Sí! ¿Que se cuestionen actitudes? ¡Sí! ¿Que se hable como se hace en el comunicado del Frente Amplio, que no estoy de acuerdo, pero no hay insultos? ¡Sí, pero insultos, no lo admito! ¡Lo que sí veo es que quien grita en la pulpería calla en la comisaría! ¡Acá no vino a repetir eso! ¡Acá no vino! ¡Grita allá; acá no grita!

(Dialogados).

–¡No, no, no: que dice la verdad, no!

SEÑORA PRESIDENTA.- Ruego que haya silencio, por favor.

SEÑOR MINISTRO.- No, no, ¡acá se tiene que decir e ir al juzgado!

SEÑOR SÁNCHEZ.- ¡Está nervioso!

SEÑOR MINISTRO.- ¡No; no, yo no estoy nervioso, estoy ofendido, que es otro tema! ¡Estoy ofendido!

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Silencio, por favor!

SEÑOR MINISTRO.- ¡Han cambiado las reglas de discusión! Acá no se puede acusar a alguien suelto de lengua si no se tienen las pruebas.

Pero, señora presidenta, el comunicado de la Mesa del Frente Amplio, y no estoy de acuerdo en nada con ella salvo, como dije, en la parte final «la causa del puerto es la causa del país», en un momento dice que entregamos la soberanía y cita que en el numeral 4 –la verdad que hasta gracia me hizo, porque una fuerza política como la Mesa Política del Frente Amplio no puede ser negligente en la redacción de un documento– dice que violamos la Constitución y, al menos, tres leyes fundamentales: la Ley de Puertos y ¿la Ley n.º 17240? Y, señora presidenta, ¡me fui a averiguar, porque no la tenía, cuál era la Ley n.º 17240! La Ley n.º 17240 tiene un artículo único por el que designa Henry Dunant la Escuela n.º 353 del departamento de Montevideo. Yo quiero decir, señora presidenta, que no tengo nada contra el señor Henry Dunant, que fue el precursor de la Cruz Roja y que en el Gobierno de Batlle fue homenajeado por ley, sino simplemente señalar la negligencia con la que citan las leyes en los comunicados oficiales de la Mesa. ¡Por lo menos, citen bien la ley! Es lo mínimo que pueden hacer, porque acusarme de que yo estoy en contra del señor Dunant, la verdad, no estoy, ni violé el nombre de esta escuela; por el contrario, me parece meritorio para el señor que lleve su nombre.

Señora presidenta: después de esta chanza por un error, seguramente, voy a continuar, pero me parece que hay falta de dedicación al hacer citaciones de leyes de forma incorrecta. Lo importante acá, señora presidenta, es que la Administración anterior es la que tiene que responder, porque el lío lo trae desde hace quince años. Son ellos los que tienen que explicar al país lo que hicieron en estos quince años en donde pararon literalmente el puerto y generaron varios problemas, que voy a enumerar. Me parece que esa respuesta se la deben al pueblo uruguayo.

¿Qué pasó en 2012? Casi que estuvieron redactando un memorándum de entendimiento. ¡Acá está!

(Dialogados).

–¡Hasta ahí, estaba bien! Acá, ¿dónde están los informes jurídicos? ¿Dónde están los informes económicos? ¡En 2012! Pintado era el ministro. Acá tengo las actuaciones, y puedo darle los memorandos.

La tercera, que es la más importante, dice que «las partes acuerdan las siguientes condiciones para el cumplimiento de los objetivos expresados: prórrogas por 20 años –habían cumplido 10 años, faltaban 20 años para cumplir con la concesión, y ya en 2012 estaban pensando una prórroga por 20 años más–, la ANP mediante el dictado de una resolución otorgará a TCP una extensión del plazo del contrato de gestión por un período no inferior a 20 años». Les pregunto: ¿dónde está el informe jurídico? Continúo: «En dicha extensión se contemplan dentro de las nuevas inversiones a realizar las inversiones extraordinarias ya realizadas por TCP en la terminal del Puerto, que hacen un total de USD 73:000.000, cifras incorporadas en 2012 por un valor de 15 millones».

En 2012 estaban negociando, ¡está bien que negocien!, pero no tan temprano, a los diez años de una concesión por treinta años ya estaban pidiendo una prórroga. No entiendo cuál era la necesidad, pero el ministro Pintado estaba negociando. Pregunto: ¡¿Ahí no hay ilegalidad?! ¡¿Ahí estaba bien?!

Señora presidenta: en 2017, Katoen Natie hace una consulta porque quería vender sus acciones por el incumplimiento de la Ley de Puertos y del decreto reglamen-

tario. En cuanto a la consulta sobre el marco para la renovación del plazo de la concesión, dice: «La posibilidad de extender el plazo de concesión daría más certezas y posibilidades a la empresa que planifica a largo plazo sus inversiones». ¡2017! Luego dice: «La segunda consulta que nos han manifestado refiere a la posible autorización de nuevas instalaciones especializadas de contenedores». Aclaro que la consulta figura en el documento. ¿Y qué contesta el ministro Rossi? Lo leo nuevamente: «Este ministerio, así como la ANP, debe en su gestión ajustarse a la legislación vigente y a sus disposiciones reglamentarias, en este caso la Ley de Puertos 16246, de 8 de abril de 1992 y su decreto reglamentario». Esto es lo que contesta el ministro Rossi en el documento 5, ¡oficial! No habla de la Ley n.° 17243, de remate, habla de la Ley de Puertos y su decreto reglamentario, ¡correctamente!, pero confesamente está admitiendo que no estaban cumpliendo. Si vamos a juicio perdemos solamente por leer esta nota, donde hay una confesión de parte. Acá se insiste en que tendríamos que ir a juicio y perder diez años más, pero sería ¡para perder! –para perder, señora presidenta–, porque está la confesión en el documento oficial. Y finaliza diciendo: «¡Ni este ministerio ni las autoridades de la ANP tienen previsto ni se plantean llamar para las instalaciones a la nueva terminal de contenedores especializada». *(Firma: Víctor Rossi)*. Estos son los documentos 4 y 5 que quedan a disposición.

(Se entrega documentación).

En 2018 ya se habla de una prórroga. Empieza una instancia de negociación de Katoen Natie con el ministro Rossi para prorrogar, y no se pusieron de acuerdo. ¿Cuándo empezaba la inversión en este documento? La propuesta era: inversiones de 25:000.000 antes de 2031, no 450:000.000 como conseguimos nosotros. Repito: 25:000.000. Ahora, al parecer 25:000.000 está bien y 450:000.000 está mal; explíquemelo, señora presidenta, porque no lo entiendo. Dice: «Inversiones por 25 millones, antes de 2031; inversiones de 132 millones, después». Además, se hablaba de una inversión para prorrogar por treinta años más –no por cincuenta–, de 157:000.000. Ahí la discusión fue si los 93:000.000 que ya había puesto la empresa TCP se consideraban parte o estaban fuera –el ministro Rossi sostenía que tenían que estar fuera y que tenía que haber una inversión de 250:000.000–, y hay toda una discusión en la que se le plantea la posibilidad de que financien el viaducto que se está construyendo ahora. Esa fue la negociación de ese momento.

También está el documento 6, señora presidenta. ¡No responden! ¡Este lío lo traen ellos!

Y después está el último documento. A partir de las conversaciones mantenidas el 12 de diciembre de 2018 se propone concretamente la posibilidad de hacer una inversión de 155:000.000. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas en aquel momento sostiene que el Gobierno no responde a esa voluntad de una cifra de 250:000.000, y las argumentaciones son la terminal de celulosa, Obrinel, el puerto de Capurro. Este es un documento firmado y entregado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y que no se cumplía.

Finalmente, en el documento 8 dirigido al ministro Rossi la empresa dice lo siguiente: «Comprenderá el señor ministro que frente a esta incertidumbre respecto a una nueva terminal –habían dicho que no iba a haber nueva terminal mientras ellos anuncian que puede haber– y al cambio radical que esto significa respecto al nuevo plan maestro, es imposible poder encontrar vías de acuerdo ya que estas indefiniciones impiden el correcto dimensionamiento de la inversión al punto de que una nueva terminal como la presentada pone en riesgo la viabilidad económica y la infraestructura actual de nuestra terminal». Y se terminan las conversaciones el 14 de mayo de 2019.

¿En ese momento estaba bien? ¿Dónde está el informe jurídico? ¿Dónde está el informe económico? Estuvieron negociando y no encontraron acuerdo. Nosotros conseguimos 455:000.000 y está mal. Ellos no consiguieron 250:000.000, ¿y está bien? La verdad, señora presidenta, que no veo cómo se puede justificar esto.

Además, a lo largo de las licitaciones hubo episodios turbios, muy turbios. En el proceso de llamado a licitación de la explotación del almacenamiento de los contenedores en el puerto de Montevideo, una de las empresas presentó dos ofertas. Dice: «La comisión asesora técnica designada, en informe, aconseja considerar solo las firmas de Talfir S. A. y Nelsury, descalificando a las restantes». ¿Por qué las descalifica? Está en el expediente –y tienen que contestar–: «Tal como surge del acta de apertura se hizo constar que luego de haber presentado Montecon S. A. su oferta y las copias correspondientes se solicitó a la escribana actuante retirar de uno de los sobres una carpeta conteniendo documentación por haber sido agregada por error». ¡Había dos ofertas! Se la descalificó ¿pero sabe lo que pasó, señora presidenta? La Administración descalificó, pero no otorgó la licitación a los otros oferentes; no la adjudicó, ¿y quién quedó? ¡Montecon! ¡Increíble!

(Intervención de un señor senador que no se escucha).

–¡Sí, señor, es así! Acá están los expedientes.

SEÑORA PRESIDENTA.- No dialoguen, por favor.

SEÑOR MINISTRO.- Quedó Montecon, que fue protegida. Y esa es la respuesta que se tiene que dar, señora presidenta: ¿cómo se puede haber generado esta instancia y esta licitación en la que se descalifica a un oferente y después queda el descalificado? ¡Increíble! El descalificado quedó por la vía de los hechos.

Después viene el Decreto n.º 482/008, señora presidenta. Se estaba haciendo otra terminal en los muelles públicos, y hubo una protesta por parte de las empresas

competidoras, que estaban asombradas por la nueva terminal, que se preguntaban por qué se las había hecho licitar una terminal para poder invertir, teniendo costos de inversión y de dragado, si la competencia trabajaba en los muelles públicos sin hacer nada de eso. Pero no podían trabajar, ¿por qué? Porque el Decreto n.º 482/008, en lo que respecta al alcance, dice: «Corresponde al servicio de almacenaje de mercaderías de grandes volúmenes, de grúas o equipos de operadores portuarios y de vehículos o maquinaria autopropulsada. A las restantes mercaderías se les dará almacenamiento solamente en circunstancias expresamente permitidas por la Administración Nacional de Puertos, en las áreas abiertas destinadas para ese fin».

No se habla de contenedores, señora presidenta. Tan así es, que tuvieron que modificar ese decreto en el 2016, ocho años después de eso que hicieron y que no lo permitía la Ley de Puertos porque tenía que salir con aprobación del Poder Ejecutivo, pero se permitió a la competencia, en forma ilegal, actuar con contenedores en los muelles públicos.

Dicho esto, viene la corrección en el 2016, y el presidente de la república decretó que se aprobaba la modificación del artículo del Decreto n.º 482/008 referido a la tarifa del servicio de depósito de mercadería en rambla para incluir contenedores, con el metraje correspondiente, y establece que el alcance corresponde al servicio de almacenaje de mercaderías de grandes volúmenes, de vehículos y naves autopropulsadas, equipos portuarios y contenedores, solamente en circunstancias estrictamente permitidas por la Administración Nacional de Puertos, en las áreas abiertas destinadas para ese fin.

Quiere decir que la competencia estuvo ocho años sin marco jurídico. ¡¿Cómo no van a querer vender, si hacían una playa de contenedores trucha al lado, sin marco legal?! Y después corrigieron en el 2016 la estructura tarifaria, con unas tarifas que no estaban en el decreto. ¿Qué responden a esto? ¿Qué responde la Administración del Frente Amplio a esto, si no era con nombre y apellido? En los hechos, estaban generando otra terminal en los muelles públicos. Acá está la prueba. No hay que ser muy inteligente para poder darse cuenta de la situación.

Después vino otra instancia, señora presidenta. A Montecon se le dio la posibilidad, en las instalaciones que ya tenía –a nuestro juicio, erróneamente–, de habilitar tomas *reefers* para poder generar frío. El gerente general, de confianza del Frente Amplio, resuelve entonces autorizar a Montecon la instalación del proyecto, de acuerdo con los resultados precedentes, para alimentar cuatrocientas tomas, sujeto a una coordinación previa con la División Electromecánica. ¿Qué pasó después de esta autorización del gerente general? Hubo una resolución de la ANP que decía que no porque eso era ilegal. La presidencia resuelve revocar la resolución de la gerencia general de fecha 21 de julio, no innovando sobre la situación de la regla a la fecha de la solicitud. También dice: «Solicitar a las oficinas técnicas ampliar los informes de contexto general del desarrollo portuario de Montevideo». ¿Qué pasó, señora presidenta? Que el gerente general renunció por este motivo, porque había dado, ilegalmente, esa posibilidad; y tan así es que después Montecon hizo un reclamo y un juicio a la Administración. El gerente general fue destituido. Y ¿dónde fue a parar? Como asesor del presidente Díaz en la ANP.

Entonces, señora presidenta, ¡estos tienen que responder! ¡Tienen que responder por esto que pasó en el puerto! ¡¿Con qué autoridad moral vienen a levantar la voz acá, si hicieron estas cosas?! Como hicieron este tipo de cosas –que fueron varias–, luego vinieron juicios y actuó la Administración.

En un dictamen de la Administración Nacional de Puertos hay una frase de sus propios servicios que es un poema ante lo que se tendría que haber hecho –que no hicieron– con relación a demandas de Montecon. Se pedía la posibilidad de contar con las grúas pórtico y de abonar tarifas de almacenaje sin pagar un canon. ¿Qué dicen los servicios de la Administración Nacional de Puertos? Lo siguiente: «Sin embargo, la actora» –se refiere a Montecon– «sí se ha mantenido en el negocio portuario ocupando desde hace años y hasta el presente, en forma podríamos decir desordenada, espacios portuarios sin pagar un canon, como sí lo hace TCP, y limitándose solo a abonar una tarifa de almacenaje temporal, la más baja del cuerpo normativo tarifario […] Es decir que, siendo un operador portuario que lleva años en estado precario, con permisos revocables temporales, para no comprometerse a largo plazo en una zona propia y con obligaciones de invertir en obras, lo cual lejos de ser reprochable es una decisión propia de la empresa y donde ANP no tiene injerencia, por lo cual nada le reclama, pero tampoco se le puede reclamar a esta. Y es del caso que esa decisión tiene consecuencias incluso fuera del ámbito de la Administración Nacional de Puertos. Así como decide operar en forma precaria, así son los derechos que puede reclamar conforme a la ley, ya que hay beneficios como el contar con una grúa pórtico que no va a poder tener si no cumple con los requisitos impuestos, por lo cual mal puede pretender Montecon en esas condiciones tener una grúa propia en el muelle, porque la Ley de Puertos, la n.º 16246, lo prohíbe».

Esto es de la Administración frenteamplista; esta es la respuesta que da el Frente Amplio, que es el que estaba al frente y tenía mayoría en la ANP. Es decir que fueron ustedes mismos los que dijeron esto, no nosotros; no es esta Administración, sino la anterior, la que dice esto y lo respalda en un juicio que le hace Montecon porque exige tener grúas pórtico.

¡Todos estos temas hay que aclarar hoy acá! Nosotros contestamos lo que se nos pregunta y vamos a responder por escrito –¡por escrito!; estamos terminando de elaborar el documento– cada una de las preguntas que hizo el miembro interpelante, pero hay que tener en cuenta que

esos vientos trajeron estos lodos; estos incumplimientos son los que trajeron este desorden: se dieron equiparaciones ilegales, se permitió actuar ilegalmente en el puerto y no se instó a buscar una segunda terminal, y porque cuando se hizo se fracasó porque no hubo oferentes. ¡No hubo oferentes! ¡Se declaró desierta!

Entonces, señora presidenta, nosotros estamos muy tranquilos con lo que hicimos y no solamente porque estamos respaldados por el derecho, estamos muy tranquilos porque ¡hicimos lo mejor para el país! Estamos dando la posibilidad de que el puerto salga a competir afuera, en vez de estar disputándose los metros cuadrados con juicios y con toda una instancia que es irreal, que termina en nuestros juzgados y que lo único que hace es paralizar la actividad en el puerto.

Nosotros creemos que hay que hacer la competencia hacia afuera, hacia otros puertos. Eso es lo que trato de hacer entender y creo que lo comprenden muy bien; entienden muy bien lo que estoy diciendo porque es parte integrante de algo que ellos no pudieron llevar adelante. Por algo estaban hablando de prorrogarle por treinta años más. Acá le prorrogamos por cincuenta años y dicen: «¡Un disparate!». ¡Disparate que ellos hicieron al modificar la legislación actual para que todas las empresas del puerto pudieran llevar a cincuenta años la concesión! Si era un disparate eso, también lo es lo de UPM, y no lo es. No es un disparate lo de UPM y tampoco lo es lo del puerto. Llevar a cincuenta años nos da certeza. Hoy, los contratos de concesiones en el mundo se dan por ochenta o noventa años porque las inversiones son muy costosas. A nosotros nos sirve un puerto competitivo en la región; ¡no queremos ser puerto *feeder*!, que de alguna manera contribuye con otros puertos porque aumenta nuestros costos.

Estamos en el inicio de una nueva etapa; y en el pasado también fuimos nosotros, con los votos de otros partidos políticos, los que iniciamos la Ley de Puertos, de la que hoy se habla tan bien y tanto se combatió en el pasado. Tuvieron que pasar treinta años para que nos reconocieran que es una buena ley; ley que ahora ponderan, pero en su momento dijeron de todo contra la Administración porque no entendían y no entienden hasta el día de hoy que la competencia es hacia afuera y que necesitamos puertos eficaces y más baratos.

Para terminar, porque se nos va el tiempo, nosotros necesitamos puertos competitivos, que de alguna manera puedan licuar estos costos, que puedan captar cargas que no vienen con destino al Uruguay. Nosotros estamos llegando a un entendimiento con esta empresa para que apueste al crecimiento. Están invirtiendo USD 450:000.000. ¿Alguien cree en el país que quien viene a invertir USD 450:000.000 lo viene a invertir para perderlos? ¡No! Viene a invertir para ganar y está bien, porque si gana abaratará los costos para nuestros importadores y exportadores. No está en el comercio y en la industria nacional la posibilidad de bajar costos, pero si este puerto crece, dará mucho empleo y captará carga que no viene con destino al Uruguay; y esa carga que está de paso es la que, de alguna forma, puede subsidiar las tasas a nuestros sectores importador y exportador.

¡Ese es el planteo! Es el planteo de siempre; es el planteo que hicimos y nos dijeron de todo cuando presentamos la Ley de Puertos. Y es el mismo planteo que hoy venimos a proponer al país, porque en el pasado tuvimos razón y la tenemos hoy. ¡Este es un buen negocio para el Uruguay y para sus trabajadores!

Muchas gracias.

VARIOS SENADORES.- ¡Muy bien! ¡Muy bien!

SEÑORA PRESIDENTA.- Siendo las 13:17, como los presentes sabrán, debemos abandonar la sala en virtud de que hay que higienizarla.

Si me permiten, antes de irse la Mesa quiere observar que hay varios senadores que no usan el tapaboca y, como dijimos, durante la sesión debemos tenerlo puesto. Por lo tanto, solicito que lo usen a la vuelta.

El Senado pasa a cuarto intermedio.

(Así se hace. Son las 13:18).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 14:36).

SEÑOR BERGARA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BERGARA.- Muchas gracias, señora presidenta.

Trataremos de contribuir al análisis de lo que estamos considerando, en el entendido de que levantar los decibeles y aflautar la voz no necesariamente le asigna la razón a nadie.

Cuando asumimos como senadores del Frente Amplio, el 15 de febrero de 2020, sabíamos que una parte importante de nuestra tarea, junto con la de los compañeros de bancada, sería la de controlar al Poder Ejecutivo: controlar la legalidad de sus actos; controlar que sus políticas no afectaran gravemente las posibilidades de desarrollo del país; controlar que sus decisiones no significaran ir contra construcciones históricas que están vinculadas a nuestra identidad como nación.

Sabía que iba a tener que enfrentar decisiones y políticas lejanas, y muy probablemente contrarias a las llevadas adelante durante los quince años de los Gobiernos frenteamplistas, pero confieso que no imaginé que me iba a encontrar en una situación como esta: la necesidad de enfrentar una decisión del Poder Ejecutivo como la que se concretó en el acuerdo con la corporación Katoen Natie en el puerto de Montevideo, con tantas ilegalidades, tan perjudicial para el desarrollo económico y tan contraria al interés nacional. Es una decisión que va en el sentido opuesto a aquel en el cual se construyó nuestra historia como nación soberana.

Afortunadamente, la bancada del Frente Amplio cuenta con un conjunto incansable de asesores, quienes fueron desenmarañando y analizando cada irregularidad, una por una.

Una decisión contraria al interés nacional es la de conceder a una corporación extranjera el monopolio sobre una de las actividades centrales de las operaciones portuarias –como es el manejo de contenedores en el puerto de Montevideo– y, además, hacerlo en el marco de un contrato que, a la vez que impide la regulación del monopolio privado por parte del sector público, le impone al Estado numerosas y precisas obligaciones que se traducen en otros tantos beneficios y ventajas para Katoen Natie, la corporación beneficiaria. Además, es un contrato que de quedar firme tendrá consecuencias negativas, desde nuestro punto de vista, hasta el año 2081; es decir que abarcará los próximos doce períodos de gobierno.

Es una decisión tomada bajo la amenaza de un juicio; un juicio de escasos, si no nulos, fundamentos.

Mi compañero, el señor senador Carrera, ha hecho un completo alegato acerca de lo infundado de la amenaza del juicio, así como de las irregularidades e ilegalidades que caracterizan el insólito proceso que culminó con el acuerdo. Voy a referirme a algunas de esas ilegalidades, y agregar otros elementos y análisis acerca de la naturaleza altamente perjudicial del acuerdo.

En primer lugar, quiero subrayar que estamos hablando del puerto de Montevideo y de su operativa central, como es el manejo de los contenedores, que canaliza gran parte de la exportación e importación de nuestros productos. Con este acuerdo se le da un fuerte golpe a la competitividad de nuestra producción y se afecta el costo de los bienes importados. Si los costos portuarios ya eran altos en la comparación regional e internacional –y por cierto que lo eran–, con este acuerdo eso no solo no se va a resolver, sino que incluso va a empeorar. El destino de las mentadas mejoras de eficiencia que algunos dicen que se habrá de producir, si existieran, no se traducirán en mejoras de la competitividad de la producción nacional, ya que el acuerdo no le deja al Estado posibilidad alguna para regular precios y es sabido que los monopolistas por sí solos no tienen vocación de bajar precios. Es por ello por lo que no hay análisis económico que pueda sostener que ceder la operativa central del puerto a una corporación privada, atando de pies y manos al Estado en sus posibilidades de regulación y hasta el año 2081, sea positivo para el país.

En el pasado, las potencias coloniales ubicaban sus buques cañoneros a la entrada de los puertos, obligando así a las noveles naciones a cederles por un tiempo la administración de las corrientes exportadoras e importadoras. No exagero si afirmo que este acuerdo supone, en muchos aspectos, similares grados de afectación a la actividad productiva y similares grados de cesión de soberanía, ¡y por seis décadas!

Todos sabíamos que la empresa Katoen Natie siempre pretendió, desde que se instaló, el monopolio del manejo de contenedores en el puerto de Montevideo. También sabíamos todos que Katoen Natie no tenía aquel derecho; y así lo manifestaban hasta el 2020 los principales actores políticos en el Parlamento, los administradores públicos desde sus puestos de responsabilidad, los juristas desde los tribunales y también la academia.

Hace un rato se hacía referencia a los diálogos que tuvieron las anteriores Administraciones con la empresa Katoen Natie. ¿¡Cómo no tenerlos cuando el propio convenio de concesión de 2001 habilitaba a la empresa a plantear las posibilidades de negociación y de prórrogas!? Abrir esos espacios de diálogo no era más que cumplir con el contrato de concesión. Ahora, a diferencia de lo que se dijo hace un rato, no hubo acuerdos de prórroga, no por no llegar a acuerdos en ningún monto, sino porque, principalmente, las anteriores Administraciones no estaban dispuestas a satisfacer las pretensiones de exclusividad de Katoen Natie en el manejo de contenedores. Por esa razón es difícil de entender que se exijan informes jurídicos y económicos sobre acuerdos que nunca existieron.

Digo con contundencia que cuando en octubre de 2019, a pocos días de las elecciones nacionales, Katoen Natie envía a presidencia una nota con la que inicia las gestiones de solución amistosa de controversias, previo a la eventual presentación de una demanda en el marco del Tratado de Protección de Inversiones, no nos inquietamos; a pesar de que se expresaba poco apego al marco de estabilidad y transparencia de la que se había beneficiado, estaba en su derecho. No nos inquietamos porque sabíamos que, de continuar y pretender iniciar efectivamente un juicio internacional contra el Estado uruguayo, no tendría chances reales de salir airosa.

Dos leyes, a falta de una, consagran explícitamente la libre competencia en el puerto: la Ley de Puertos, de 1992, y la que dio origen a la concesión original, de 2001. Y a estas dos leyes específicas se suma una tercera ley general, la Ley de Promoción y Defensa de la Competencia, de 2007, que indica que todas las actividades se deben desarrollar en marcos competitivos, excepto que haya monopolios legalmente establecidos; y acá, si hay algo que no

hay, es ley. Además, y como señalamos junto a la bancada de senadores hace una semana, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo en 2008 falló en contra de Katoen Natie en un reclamo iniciado en 2003 –durante el Gobierno del doctor Batlle–, sosteniendo la libre concurrencia con la terminal en todos los muelles del puerto. El TCA, en su fallo, planteó que si Katoen Natie tuviera razón en su argumentación –y cito textual– «se estaría consagrando un monopolio sin norma legal que así lo establezca». O sea que el TCA le dijo expresamente a Katoen Natie que su pretensión de ser la única empresa autorizada a operar contenedores en el puerto era violatoria de la Constitución de la república. Por lo tanto, está claro que la opinión de nuestro máximo órgano jurisdiccional en materia administrativa es contundente en cuanto a la inconstitucionalidad de este acuerdo firmado por el Gobierno, que no hace otra cosa que ceder ante el reclamo de la empresa que el propio TCA había desestimado más de una década atrás.

Estábamos tranquilos, no solo por las razones de fondo, porque claramente no tenía ninguna base para ganar el juicio, sino también por lo disparatado del monto reclamado. La cifra de USD 1.500:000.000 que se anunció como eventual demanda y que el ministro Heber, en su comparecencia en la comisión el 21 de abril, dijo: «Esto se puede calcular; lo vamos a traer y nos va a dar una cifra mayor a USD 1.500:000.000», no tiene ningún asidero. Es más: desde un principio pareció tener como único objetivo impresionar a la audiencia y operar como una amenaza para justificar un acuerdo con el Gobierno. Ese monto no guarda relación alguna con los resultados e inversiones de la empresa; equivale a multiplicar casi por cinco el valor actualizado de las ganancias que tuvo TCP durante los últimos quince años y representa tres veces todo el patrimonio de la empresa.

Por lo anterior, grande fue nuestra sorpresa al enterarnos, el 2 de marzo de 2021, que el Estado y Katoen Natie habían alcanzado un acuerdo. Aquel día, ante la Asamblea General, el presidente Lacalle Pou dijo: «Gracias al arduo trabajo del prosecretario de la Presidencia, del ministro de Transporte, del presidente del puerto y de tantos otros funcionarios del Gobierno, se logró evitar un juicio inminente al Estado, en la terminal Cuenca del Plata, de unos 1.500 millones de dólares». Y agregó: «Uruguay pasó de enfrentar un juicio por 1.500 millones de dólares a cerrar un acuerdo con Katoen Natie que incluye un plan de inversiones por 460 millones de dólares y rebajas de tarifas». Así, en menos de un minuto, el presidente anunció un acuerdo que, si no se revierte, habrá de signar la historia del puerto de Montevideo –o a través de ella–, y en parte la del país, hasta el 2081.

Superlativa fue nuestra sorpresa al ver escrito en el contrato la admisión de supuestos incumplimientos por parte del Estado respecto al tratamiento brindado a Katoen Natie, dando la razón a la empresa frente a un reclamo sin fundamento, como ya lo había señalado el propio TCA en 2008. A contrapelo de lo que se estila en cualquier acuerdo judicial o extrajudicial, se admitieron explícitamente todas las acusaciones. Y aun mayor fue la sorpresa al conocer, el pasado 21 de abril, los contenidos del acuerdo.

Antes de ingresar en los contenidos del acuerdo, haré algunas consideraciones sobre la forma como se alcanzó este acuerdo y acerca de algunas formas posteriores. Es que las formas, señora presidenta, son importantes en una república, y su cuidado hace a la calidad institucional de la que tanto nos preciamos ante los inversores.

Admitamos que alguien, ya sea contratado por la empresa o en su buena fe, tiene el derecho de afirmar que el contrato es bueno para el puerto y, por tanto, para el país. Ahora, difícilmente puede estar de acuerdo con la forma en que se procesó este contrato, porque resulta que se llega a él apelando a haber evitado un juicio, pero sin contar con ningún informe jurídico que evalúe la legitimidad de tal demanda. Se llega a una decisión de primera magnitud en cuanto a un factor estratégico de competitividad para la producción uruguaya, como es la operativa del puerto, sin un estudio económico que la sustente.

Peor aún: ante las sucesivas evasivas del ministro Heber en sus dos comparecencias ante la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, se obligó a la oposición a realizar sucesivos pedidos de informes y a recurrir a la justicia para que conste que tales informes no existen. Convengamos que no podemos llamar «informe jurídico» al texto presentado por el señor ministro el 5 de mayo en la comisión, que consiste en un documento de nueve carillas en hoja A4, sin fecha ni firma ni logo ni membrete institucional, y que reproduce, esencialmente, la argumentación de la empresa. ¿Ese es el informe jurídico que fundamenta la entrega de la principal operativa del puerto de Montevideo a un monopolio privado por sesenta años y sin regulación?

El acuerdo del Estado con Katoen Natie incurre en múltiples irregularidades, como ha demostrado claramente el señor senador Carrera, aunque podría también citar a otros reconocidos juristas y expertos en temas de derecho marítimo. Por ejemplo, el doctor Edison González Lapeyre, expresidente de la Administración Nacional de Puertos, dice que acá no se trata de usar argumentos de autoridad, pero yo me permito recomendar dos breves cartas públicas en las que señala con contundencia no menos de siete relevantes ilegalidades. El doctor González Lapeyre no ha dudado en usar la palabra «ineptitud» para calificar la forma como se negoció el acuerdo con Katoen Natie.

Es gravísima la constitución de un monopolio sin regulación ni posibilidad mayor de control; la creación de un monopolio por la vía de los hechos, es decir, sin usar tal expresión en el acuerdo, pero generando todas las condiciones para que la empresa funja como tal en la operativa de contenedores. Aunque en esas pocas páginas distribuidas en la comisión sí se dice que, dado que no hubo oferentes válidos en las subastas realizadas, se demuestra la

existencia de un monopolio natural. Esto es un verdadero dislate conceptual, máxime cuando en la vida real hay más de una empresa operando con ganancias. La creación de un monopolio es posible, pero la Constitución obliga a que se haga por ley, aprobada por mayorías especiales.

Tampoco podemos calificar como informe económico del Poder Ejecutivo al informe contratado por Katoen Natie a una consultora que, con mayor o menor fineza, analiza diversos aspectos de funcionamiento y los costos de la operativa del puerto, pero sin considerar el impacto que tendrán los contenidos del acuerdo sobre tal funcionamiento y tales costos. Peor aún –de forma verdaderamente incomprensible–: el informe que alude a la necesidad de una futura regulación que no podrá operar como consecuencia de los compromisos asumidos en el propio acuerdo.

¡Las formas, señora presidenta, importan! La buena fe y el compromiso con el cumplimiento de las formas republicanas, reitero, hacen a la calidad institucional y la fortaleza de esta hace, no solo al desarrollo económico, sino a la propia democracia, porque las formas son los procedimientos, las normas y las garantías que nos hemos dado los ciudadanos para protegernos de la arbitrariedad y los abusos de las autoridades. Y con este acuerdo y la forma en que se ha procesado se han violado todas las formas. La inversión comprometida en el acuerdo, anunciada como un logro del Gobierno en la negociación, es hoy innecesaria en el puerto. Tanto TCP como las áreas públicas tienen una capacidad ociosa mayor al 50 %. Esta sobreinversión solo puede entenderse como una forma de generar –teniendo en cuenta lo dispuesto por el acuerdo– una barrera a la entrada para eventuales competidores; solo se explica con la lógica de la empresa de consolidar el monopolio que se le entregó.

Respecto de las tarifas, ya se dijo que la baja alcanzaría solo a los exportadores y únicamente a siete de los treinta y tres conceptos por los que hoy se cobra. Además, TCP puede perforar el acuerdo compensando esas rebajas con otras subas, ya que existen conceptos sin tope, y también puede crear libremente nuevos conceptos para cargar en la tarifa, sin necesidad de contar con el permiso de la autoridad portuaria, como se requería hasta el momento. Incluso se liberan tarifas que antes estaban reguladas y topeadas. Se trata, por lo tanto, de una rebaja insuficiente, parcial y con resultados imposibles de controlar.

Los importadores, por su lado, quedan fuera de la rebaja de tarifas comprometida. El acuerdo encarecerá las importaciones y con ello la producción nacional y el consumo de los hogares, impactando sobre el bolsillo de todos los uruguayos. Cada vez que uno compre en la tienda, en el almacén o en el supermercado alimentos, vestimenta, electrodomésticos importados, estará pagando más en beneficio de la empresa monopólica.

Por otro lado, se cercena la capacidad del Estado para llevar adelante una política portuaria. Insólitamente, se incorpora en el acuerdo el Reglamento General de Atraque de Buques –como se dijo–, que además establece condiciones que van más allá de lo que atañe directamente a la terminal. Hoy se ha planteado que aparentemente hay una nota que restringiría esto, pero en todo caso no es lo que está en el acuerdo.

Por otra parte, en el acuerdo se establece que no se otorgarán nuevas concesiones, permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una terminal especializada de contenedores durante la vigencia de la concesión –sesenta años–, salvo que los movimientos de contenedores en la TCP superen el 85 % de la capacidad anual de la terminal por dos años consecutivos. Es decir, se impide que el Estado pueda llamar a licitación para una nueva terminal y de hecho se deja el control para poder hacerlo en manos de la empresa, regulando la utilización de su capacidad instalada, y todo esto por sesenta años. Ahora sí se entiende un poco más por qué razón se sobreinvierte en infraestructura innecesaria.

También se impide que el Estado utilice eficientemente las áreas públicas del puerto y aproveche la infraestructura ya construida, con la consiguiente reducción de ingresos de la ANP, mientras se imponen al Estado costosas e inciertas obligaciones, por ejemplo, en materia de dragado. Asimismo se amplía el área de la concesión sin compensación alguna; todo esto es sin compensación alguna. El área concesionada se extendería hasta la escollera Sarandí, que dejaría de ser un paseo público. Además, se incorpora el área que es utilizada por el Servicio de Iluminación y Balizamiento de la Armada, que deberá desocuparse en ciento veinte días; un buen ejemplo de desalojo exprés. Se otorgan a Katoen Natie en forma gratuita terrenos del Estado para instalar un parque eólico e insólitamente se compromete a que UTE le compre toda la energía a precios del consumidor. En lugar de aumentar las exigencias al constituirse un monopolio, se flexibilizan los requisitos de tráfico mínimo. Insólitamente el acuerdo no impone a TCP ninguna exigencia adicional de captación de tráfico, a pesar de pasar a ser un monopolio. Asociado a este tráfico comprometido se fija un canon mínimo. Lo llamativo es que se flexibiliza totalmente la exigencia de cumplimiento de la obligación de ese tráfico mínimo, previendo múltiples causales de excepción, entre las que se incluyen crisis económicas o financieras, pandemia, etcétera. Sí, aunque cueste creer, hay un «etcétera» como causal para no pagar el canon mínimo.

Se debilita notoriamente la capacidad de control del Estado como socio minoritario, eliminando la obligación de que las capitalizaciones de TCP deban ser aprobadas por el Estado como socio minoritario, algo que sí se establecía en el contrato original de la concesión. Si el Estado no capitalizara, siguiendo la decisión de una empresa privada, ¿se licuaría la participación accionaria en TCP? Este es un punto nada menor, que no está para nada claro.

Por otra parte, no se subsana ninguno de los problemas que llevaron a un difícil relacionamiento entre el Estado y Katoen Natie en el pasado, como el diferendo por la valuación de activos o la retención de utilidades, sin que el Estado pudiera evitarlo. Nada se dice acerca de la distribución de ganancias futuras, a pesar de que hace años que TCP no distribuye más que el mínimo legal necesario, teniendo utilidades del Estado retenidas en una cuenta en Luxemburgo a nombre de Katoen Natie. Ahora parece que esas utilidades, que pertenecen al Estado, van a ser volcadas, pero nada se dice sobre qué va a pasar con esto en los próximos sesenta años.

La ANP deja sin efecto los juicios que tenía contra TCP por diversas razones y renuncia a cobrar USD 1:800.000 que la empresa debía pagar para cumplir con el canon mínimo del año anterior. Se prevé un cambio de régimen en la solución de controversias, que establece que los problemas relativos al contrato de gestión serán resueltos por tribunales arbitrales, renunciando el Estado, entonces, a aplicar la justicia nacional para solucionar diferendos.

El Estado –y este es un punto muy importante– no prevé restricción alguna ante la eventual venta de la participación de Katoen Natie en las acciones de TCP. Pensemos, por ejemplo, en las consecuencias que podría tener para el puerto y para el país que una compañía naviera comprara TCP. Existen ejemplos en el mundo y en la región donde hay terminales que son propiedad de empresas navieras. Tendríamos un operador monopólico, propiedad de una naviera, que controlaría todo el flujo marítimo desde y hacia el puerto, pudiendo afectar la operativa de las restantes empresas marítimas. El ecosistema portuario en su conjunto y, por lo tanto, también los flujos de comercio que se concreten a través del puerto se verían fuertemente afectados. Sin embargo, sí hay una cláusula que asegura a Katoen Natie que el acuerdo se mantiene en todos sus términos ante cambios en los accionistas. La posibilidad de venta no es una mera hipótesis porque en 2017 Katoen Natie ya intentó vender su participación.

El Gobierno no solo no presentó estudios jurídicos y económicos que fundamenten el acuerdo desde el punto de vista del interés nacional, sino que tampoco tiene estudios acerca de cuánto aumentó el valor de Katoen Natie luego de haberle entregado el control absoluto del movimiento de contenedores en el puerto por sesenta años, protegiéndola de toda competencia actual o futura, pública o privada, en condiciones especialmente ventajosas. El Gobierno no sabe cuánto aumentó ese valor gracias a las rentas monopólicas que el acuerdo le asegura. Por lo tanto, el día de mañana la empresa puede vender su participación sin ninguna restricción y llevarse en sus bolsillos una cifra realmente multimillonaria.

El 2 de junio pasado, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas recibimos a un conjunto de operadores y de actores portuarios quienes, por cierto, no habían sido consultados en el proceso que define las reglas de juego del escenario en el que deberán moverse por los próximos sesenta años. Lo que expresaron –y consta en la versión taquigráfica– nos preocupó mucho y algunos hechos posteriores vinculados a tales exposiciones nos preocuparon aún más.

Vayamos por partes. Recibimos –decía– a representantes de algo más de una docena de operadores y actores portuarios de muy distinto tipo y solo uno expresó una opinión favorable al acuerdo. Pero más allá del notorio desequilibrio entre las opiniones favorables y desfavorables, lo inquietante fue la naturaleza de las posiciones expresadas. El ministro dijo que el acuerdo daba certezas jurídicas, pero no lo ven así los operadores portuarios, que son los clientes de la terminal.

No voy a identificar a los representantes en estas breves referencias –nombres, empresas– porque constan en la versión taquigráfica. El primero de ellos comenzó diciendo que a partir del momento en que se realizara una centralización en una sola terminal, se incrementarán los costos logísticos a nivel país. El siguiente, dijo: «nosotros estamos muy preocupados por el hecho de la no previsibilidad». Y agregó: «No sabemos qué puede pasar y es muy difícil que de afuera entiendan lo que está pasando acá». El tercero nos preguntó: «¿Cómo va a ser nuestra negociación y la de los clientes? ¿Con quién? Porque en el futuro es probable que quede solamente un proveedor y una terminal en Uruguay». Y más adelante preguntó: «¿Quién va a regular las tarifas que va a pagar el exportador?». Otro representante de una empresa nos dijo: «En lo que respecta a mi compañía, siempre se pretende la libre competencia en los puertos del mundo. Para nosotros esto es fundamental». Y luego agregó: «No vemos con buenos ojos que haya solamente una terminal porque quedaríamos atados a lo que quiera hacer o no esa terminal». Otro declaró: «No vamos por ninguno»; se refería a TCP y Montecon. Y continuó diciendo: «En realidad, lo que nosotros buscamos es la libre competencia, esto es, que el armador tenga siempre la posibilidad de negociar con más de uno».

SEÑOR ANDRADE.- ¿Me permite?

Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–26 en 28. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR BERGARA.- Muchas gracias, colegas y presidenta.

Decía que otro operador nos dijo: «Cuando le comunicamos la situación a nuestros principales, la preocupación inmediata fue que de un escenario de dos terminales estábamos yendo a una terminal. Lo que les preocupó fue esta situación que se podía generar de monopolio. Hoy hay dos opciones para poder conversar o negociar tarifas». Y más adelante agregó: «Yo no estoy a favor ni en contra de ninguno de los operadores; operamos con los dos». También dijo: «Sin embargo, sí me molesta que no haya libre competencia». Otra de las empresas que compareció dijo: «El primer concepto fundamental, con el cambio del reglamento de atraque, es la creación en los hechos de un monopolio». Más adelante expresó: «Todos sabemos que los monopolios no son buenos». Y luego agregó: «En segundo lugar, como ciudadano que siempre estuvo orgulloso de la credibilidad que tiene Uruguay de las reglas claras, noto que hubo un cambio drástico en la política portuaria en un período de seis meses, cambiando las reglas de juego en forma –valga la redundancia– drástica e importante». Las citas fueron muchas, aunque menos de las que hubiera deseado compartir, y expresan que no hubo consultas, que no quieren un monopolio en el puerto, que temen un escenario de inestabilidad, que le temen a la suba de costos, que temen que las empresas multinacionales que representan se retiren; que temen.

En definitiva, señora presidenta, el ministro Heber nos habla de un juicio inminente por USD 1.500:000.000 que el Estado, con seguridad, iba a perder. La realidad es que ese juicio no existió, el monto reclamado era disparatado y probablemente no se hubiera perdido una eventual demanda, como lo señaló el Tribunal de lo Contencioso Administrativo en 2008.

La realidad indica que la amenaza de un juicio sin fundamento por parte de Katoen Natie se canjeó –porque no hay más contrapartidas a favor del Estado– por el seguro juicio de otras empresas ya instaladas en el puerto y que cuentan, lamentablemente, con bastantes más posibilidades de éxito.

El ministro Heber nos habla de la renovación de la concesión; en realidad, no es una renovación, ya que diez años antes del vencimiento y cuando había competencia en la operativa con contenedores, se le hace un nuevo contrato a una de las empresas por el que se le otorga de hecho un monopolio hasta 2081, junto con otro conjunto de nuevos beneficios. No se trata de una renovación, sino de una nueva concesión otorgada sin cumplir con los procedimientos básicos que se hubieran requerido.

En este nuevo contrato la empresa obtuvo todo lo que pidió, y solo por el hecho de amenazar con un juicio con muy débiles fundamentos.

El ministro Heber nos habla de un proceso transparente, pero la realidad nos dice que la transparencia brilla por su ausencia. La negociación se hizo de espaldas a la comunidad portuaria, a los partidos políticos –incluso de los propios socios de la coalición de gobierno– y a la opinión pública. No se conocen –porque no hubo– informes jurídicos y económicos que sustenten la concesión, y el cúmulo de desprolijidades, irregularidades e ilegalidades a lo largo del proceso ha sido abrumador.

El ministro Heber nos habla de una disputa entre dos empresas. No se trata de eso; nosotros no atacamos ni defendemos a ninguna empresa, sino que lo que nos preocupa es proteger el interés nacional, continuando una política de Estado vigente desde la década de los noventa en el puerto de Montevideo.

El ministro Heber nos habla de un acuerdo que permite cuantiosas inversiones y una baja sustantiva de tarifas. En realidad, las inversiones tienen como objetivo principal –reitero– asegurar las condiciones autoimpuestas para mantener el monopolio; el puerto no las necesita hoy porque tiene abundante capacidad sin usar. Y, como vimos, la baja de tarifas es parcial e insuficiente y con resultados inciertos.

El ministro Heber nos habla de una nueva regulación. En realidad, la nueva regulación con la que se pretende enfrentar el nuevo escenario monopólico queda totalmente limitada –si no anulada– por los contenidos del propio acuerdo. ¡El Estado se ató de manos! Se llega al extremo de obligar al Estado a negociar en condiciones desventajosas con esta corporación respecto, incluso, a aspectos operativos del manejo portuario.

La recomendación de mejorar la regulación, aunque compartible, es lamentablemente tardía e impracticable, precisamente porque el acuerdo ya fue firmado por el Gobierno y de él surge una clara limitación a las facultades regulatorias de la autoridad portuaria. Se anula prácticamente la capacidad del Estado de regular los precios del monopolio, y cualquier modificación que se quiera hacer la deberá negociar y acordar con la empresa monopolista. En lugar de fortalecer las potestades regulatorias frente a un monopolio, el acuerdo las limita. En estas condiciones, si hubiera alguna ganancia de eficiencia, se la apropiaría el monopolista.

El ministro Heber nos habla de una nueva política portuaria; en realidad, la nueva política portuaria definida por el acuerdo implica la pérdida de soberanía por sesenta años.

Decía, al comienzo de mi exposición, que al asumir como senador estaba preparado para hacer mi tarea de contralor como oposición, y nunca pensé que debería denunciar semejante cúmulo de irregularidades y de ilegalidades; nunca pensé que debería defender el interés nacional ante semejante entrega del puerto de Montevideo.

Decir esto no es un agravio, señor ministro; es una opinión con fundamentos porque estamos convencidos de que se violan las leyes y estamos convencidos, también,

de que hay que mirar para adelante. Paradójicamente, el ministro que nos acusó –ahí sí– de solo tener ojos en el pasado, en el 90 % de sus intervenciones estuvo hablando del pasado.

Nosotros queremos mirar para adelante. Por eso hace una semana, en la conferencia de prensa, la bancada del Frente Amplio planteó que la interpelación podía arrojar luz sobre todo este proceso y este resultado. Aspirábamos a que el señor ministro nos diera mejores explicaciones de las que había dado. Sin embargo, lamentablemente, las autoridades ni siquiera han aceptado ser responsables de semejante grado de impericia como el que refleja este acuerdo. Habrá desidia, habrá poco apego, o simplemente incompetencia, pero para esto evidentemente no estaban preparados.

Hoy el señor ministro dijo: «Yo voy a respetar este recinto todo lo que pueda». ¡No se esperaría otra cosa! La primera forma de respetar este recinto, que es el palacio de las leyes, es no firmar acuerdos que violen las leyes, y mucho menos utilizar calificativos. Todo el mundo tiene derecho a querer el monopolio, a tener una visión de que el monopolio y este acuerdo son la mejor solución para el país. Claro que tiene derecho a pensar eso, pero habría que haberlo hecho con base legal, con un cambio en la ley y respetando, por tanto, la Constitución.

Realmente, no terminamos de entender las razones de este acuerdo. No lo son el riesgo de un juicio ganable, las inversiones innecesarias ni la vidriosa e incierta baja de tarifas. Esas no son las razones, por todos los fundamentos que acabamos de dar. Tampoco entendemos por qué el ministro no solicitó informes. Es verdad que a esta altura todos hemos respetado la filosofía de la Ley de Puertos como política de Estado y también es verdad que el Frente Amplio estuvo en contra en su momento, pero tenemos un espíritu democrático y de estabilidad de reglas. Por lo tanto, desde 1992 a la fecha no se había planteado violentar la Ley de Puertos, hasta este acuerdo. La filosofía, dice el señor ministro, era la competencia con otros puertos. Invito al señor ministro a repasar la versión taquigráfica de cuando se fundamentó la Ley de Puertos. Allí el entonces senador Heber hacía una excelente fundamentación sobre la necesidad de la competencia en el puerto y de evitar los monopolios en el puerto de Montevideo.

No entendemos por qué el señor ministro no solicitó informes jurídicos y económicos que reflejaran el interés nacional. Si el Gobierno utiliza los informes y los argumentos de la empresa, ¿de qué lado de la mesa de negociación estuvo el interés de los uruguayos? Si el ministro hubiera solicitado informes jurídicos a los servicios del ministerio o a la Administración Nacional de Puertos, le hubieran advertido que el TCA ya se había expedido acerca de las razones de esa amenaza y le hubiera quedado claro que no había que entregar, a cambio de una demanda con débiles fundamentos, esta porción de soberanía. Si hubiera solicitado esos informes jurídicos, le habrían advertido que crear un monopolio privado por la vía de este acuerdo y la resolución del Consejo de Ministros era inconstitucional, porque para eso se requiere una ley con mayorías especiales. Si hubiera solicitado esos informes jurídicos, le habrían advertido que esa decisión violentaba la Ley de Puertos, la ley de concesiones y la ley de competencia. Si hubiera solicitado esos informes jurídicos, le habrían advertido que no se debía perdonar a la empresa por los sucesivos incumplimientos de términos fundamentales del acuerdo de concesión original. Si hubiera solicitado informes económicos, le habrían advertido que esa cifra de USD 1.500:000.000 no tenía ninguna relación con el volumen del negocio que se estaba discutiendo. Si hubiera solicitado esos informes económicos, le habrían advertido que plantear que en el puerto hay un monopolio natural es un verdadero dislate; basta con ver que ha habido más de una empresa operando en forma rentable por muchos años. Si hubiera solicitado esos informes económicos, le habrían advertido que lo que se le estaba entregando a esta corporación privada extranjera, sin que pagara un solo peso, tenía un valor superior a los USD 1.500:000.000 o USD 2.000:000.000.

Definitivamente, no entendemos por qué el ministro no pidió ningún informe y el Gobierno tomó semejante decisión, que nos perjudica por los próximos sesenta años. ¿Entregar un monopolio sin regulación por doce administraciones de gobierno no ameritaba tener un sustento jurídico y económico que justificara su conveniencia para el país? Pues evidentemente el Gobierno entendió que no era necesario.

Señora presidenta: no se puede manejar la cosa pública de esta manera, como si perteneciera al Gobierno de turno. No se pueden entregar un negocio de esta magnitud y la soberanía del Estado sin los soportes básicos que sustenten semejante abuso. Porque eso es lo que es este acuerdo: un abuso, al igual que es abusivo el accionar de jerarcas del Gobierno que toman estas resoluciones con un expediente vacío e ignorando la Constitución, las leyes y el interés nacional.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BOTANA.- A esta altura hemos asistido a un debate con dos ópticas, dos énfasis bien diferentes, bien marcados cada uno de ellos: el señor ministro pensando en el Uruguay y la bancada interpelante pensando en el puerto, en la interna del puerto, en las cuestiones de los intereses de unos y de otros adentro del puerto.

Nosotros queremos seguir pensando en el puerto en función del país, del interés nacional. Los puertos determinan buena parte de la suerte de los países, pero en el

caso nuestro el puerto lo ha determinado casi todo: nuestra independencia, nuestro desarrollo, la inmigración. Determina la vida diaria de este país, la disponibilidad o no de las cuestiones que necesitamos, de los insumos para nuestra producción, la posibilidad de exportar. El trabajo nacional depende del puerto.

Obviamente es fundamental la competitividad del puerto. Más importante es tener puerto. Es mucho más importante.

El país necesita un puerto al que lleguen las líneas navieras y del que salgan las líneas navieras.

La competitividad del puerto es fundamental y determina mucha cosa. Pero disponer de un puerto al que puedan entrar y salir los barcos lo determina todo. Ahí va la suerte del Uruguay. Si no hay puerto, no hay más país. Y esto nos tiene que quedar claro a todos.

Cuando hablamos de puerto, hablamos de puerto. No hablamos ni de bahía, ni de muelle, ni de grúas, ni de reglamentos de atraque. Hablamos de todo. Y lo primero que es el puerto es un lugar a donde los barcos pueden llegar siempre. Para esto es imprescindible contar con un canal con la profundidad necesaria y un muelle donde los barcos puedan atracar. Parece tan simple este razonamiento y, sin embargo, estaría ausente acá cuando se dice que no es necesaria inversión alguna en el puerto porque queda lugar donde poner contenedores. ¿Qué contenedores vamos a poner si los barcos que vienen no pueden llegar porque no hay canal o muelle donde atracar? Estamos hablando del puerto de Montevideo, que concentra el 74 % de la actividad en volúmenes, y bastante más aun en valores, y que permite llegar siempre con la profundidad necesaria.

No se puede desconocer la importancia de los otros puertos, como el de Nueva Palmira, que concentra el 23 % de los volúmenes. Pero Montevideo es Montevideo, por la profundidad, por la protección, por los servicios que están detrás del puerto, que son un respaldo imprescindible.

Hay que comprender que las cosas han cambiado y siguen cambiando, que los buques son más grandes, que en los próximos diez años todos los buques van a ser de 370 metros y las cargas van a viajar en ellos. Por lo tanto, nosotros debemos adaptar nuestro puerto a esos buques. Esos buques son los que van a viajar por el mundo porque los países necesitan bajar costos marginales y precisan ser competitivos. Tenemos que entender, de una vez por todas, que no es el mundo el que se va a adaptar al Uruguay, sino que es Uruguay el que se tiene que adaptar.

Si los barcos no pueden entrar por nuestro canal y llegar a nuestro puerto, van a entrar por otros canales y van a llegar a muelles que sí puedan recibirlos. Esa es la realidad; es así de sencillo. Se terminó la exclusividad del *hinterland.* Con la contenedorización de las cargas se facilitó la utilización de buques de enlace más pequeños y el traslado de los contenedores en tren o por carretera. Esto hay que comprenderlo: si no atracan en Montevideo, van a atracar en Buenos Aires, en Río Grande o en otro lado. Si no entran por nuestro canal, ahí sí se justificará plenamente la construcción del canal Magdalena y van a entrar por ahí. No hay dudas.

Cuanto mayor sea el número de buques, menor va a ser el costo para nuestra producción, para nuestra exportación y también para nuestra importación.

También es cierto lo que señalaba recién el señor senador Bergara. No puede existir vínculo, no debe existir vínculo, no es bueno que exista vínculo entre la terminal de contenedores y las líneas navieras. Así debe ser para que vengan todos los buques. Que quede claro esto. El mundo está cada vez más cerca. No hay *hinterlands* exclusivos. No tenemos otra opción que viabilizar que entren los buques grandes, que puedan atracar con comodidad y recibir atención rápida y eficiente, así como también eso que se señalaba de tener la libertad de recibir a todas las líneas navieras sin estar atados a ninguna.

Creo que nadie en este país está poniendo en duda la necesidad de la inversión en el canal y en el muelle; es imprescindible que eso quede claro en este debate. Si alguien duda de la necesidad de la inversión en el canal y en el muelle, que lo diga porque, si no, estamos en otro debate, en un debate distinto. Aquí, si no hay inversión, en diez años no habrá puerto y, si no hay puerto, no hay país. ¡Que nos quede absolutamente claro! Y, si hay que invertir, ¿cuál es la mejor opción? ¿Hacerlo con fondos públicos, con deuda pública? Sabemos bien que no la recuperaremos jamás ni con cánones ni con tarifas ni con tarifas por servicios. ¡Y tampoco podemos hacerlo por los costos de las demoras de nuestra construcción en una cuestión tan compleja como esta, y mucho menos en un área en la que tenemos escasísima experiencia! La opción, sin duda, es hacerlo con inversión privada, sin endeudarnos y sin riesgos constructivos, porque los riesgos los asume el otro. Y todavía ganamos otra cosa: nos aseguramos la calidad porque los constructores van a usar durante décadas estos muelles, por lo que tienen que construirlos de buena calidad. Además, nos aseguramos la celeridad porque, con los muelles construidos, día a día van a estar ganando plata y, por cada día de demora en construirlos, se pierde plata.

Quiero hacer un simple cálculo sin tener en cuenta el juicio –si son USD 1.500:000.000, si son más o si son menos–, dejando afuera ese riesgo, dejando las provisiones que siempre implican un riesgo, considerando la inversión pura y dura: los USD 455:000.000 y los cincuenta años en que se extiende la concesión –porque ese es el plazo como contrapartida de la inversión–, teniendo en cuenta el nivel de actividad actual en el puerto y la distribución interna, modificando la participación de la TCP y llevándola a un nivel del 80%. ¿Saben cuál es la tasa interna de retorno –TIR– de esa inversión? La TIR es de un 4,9 %. No es ninguna tasa de retorno desmedida para tiempos normales;

ni siquiera es alta y más todavía si tenemos en cuenta que la inversión siempre va a ser mayor que esta, porque esta es la primera inversión y dentro de diez o quince años van a tener que seguir invirtiendo. ¿Saben cuándo va a ganar plata esta gente? Cuando el puerto multiplique su actividad. ¿Y quién gana si el puerto multiplica su actividad? Gana el Uruguay; gana cada uno de los uruguayos. Entonces, queda clarísimo que, por el interés del trabajo nacional, acordar era no necesario, sino imprescindible. Era bueno, necesario e imprescindible invertir y era buenazo hacerlo con plata ajena. Eso es bastante distinto a lo acordado con UPM. ¿Cuántos miles de millones de inversión nos cuesta la llegada de UPM? Porque en ese caso la plata la puso, la pone y la pondrá el lomo de los uruguayos de esta generación y de las que vienen. A propósito de UPM quiero decir algo: capaz que, si buscan en algún archivo de una casa partidaria, se encuentran con alguno de los informes jurídicos que respaldan esa inversión, porque en presidencia no quedaron; fuimos a buscarlos y no están; capaz que pueden arrimarlos.

En esta circunstancia ganamos tiempo y ahorramos plata para el país. Acá queda claro que lo que a nosotros nos importa es el Uruguay y no los operadores portuarios, ninguno de ellos; si nos importan, es en cuanto dan trabajo y servicios y permiten la actividad portuaria, pero siempre en función del interés nacional.

Acá lo único importante es que, cuando en la laguna del Negro amanece un uruguayo y hunde el arado en la tierra para hacer comida para el ganado, tenga claro que esa carne va a poder exportarse; que cuando una madre quiera poner el pan en la mesa de sus hijos sepa que los precios de los artículos no se le van a disparar; eso es lo que importa. El puerto importa en función de eso. La discusión acerca de si se opta por un operador u otro, o por los dos, es menor si no se da en el marco de la discusión que debemos dar. Que la competencia mejora los precios es verdad; que la escala mejora los costos marginales, los costos medios y los precios también es verdad. Ambas cosas son verdad. Ahora, la competencia mejora los precios en mercados que se acerquen a la perfección, esto es, con multiplicidad de oferentes, de demandantes, con similar oferta de servicios, con información perfecta, con libre entrada y salida de oferentes y demandantes y que ninguno tenga el tamaño suficiente como para generar distorsiones en el mercado o en los productos. Este no es el caso. Acá hay dos: es mayor el riesgo de colusión que la ventaja de la competencia. En lo personal, no creo que haya colusión, pero esto es bastante más cercano a un duopolio que a una competencia. La mejor de las alternativas, sin duda, es la baja de costos que se obtiene por la escala. A mayor nivel de actividad, menor costo marginal y baja del costo medio; eso es así.

En el mercado de tránsito y transporte no existe margen alguno para que no se traduzca en mejores precios el mayor nivel de actividad de modo automático. Se da así por la competencia interportuaria. La empresa está tanto o más interesada que el país en ser puerto *hub*, puerto de distribución. Eso es automático.

Sí debemos cuidarnos de que esa baja de costos marginales y medios se refleje en el precio que paga la importación y en el precio que paga la exportación.

Alguien podría decirme que aquí también hay competencia interportuaria, que las cargas pueden entrar o salir por Río Grande o por Buenos Aires, como se mencionó. Sí, pero también es cierto que hoy nuestras burocracias estatales y sindicales impiden buena parte del ejercicio de esas libertades; me refiero a trámites, molestias, regulaciones.

Por lo tanto, la ANP debe cuidar este aspecto y el acuerdo no lo contempla absolutamente. Creo que es bueno decirlo con todas las letras. Me parece una omisión y se lo he transmitido, en algún momento, al señor ministro. Realmente, es la única omisión trascendente en todo el acuerdo; ahora, es tan trascendente como subsanable, porque el artículo 7.º de la Ley de Puertos pone en manos de la ANP la fijación de precios máximos. La ANP debe ejercer ese derecho, que es su principal obligación con el país. Tiene que desarrollar alguna unidad técnica robusta, con técnicos de calidad y experiencia, independientes, probos, con criterios que no dejen dudas.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BOTANA.- Enseguida voy a conceder la interrupción al señor ministro, con mucho gusto.

Seguramente, la creación de esa unidad es el único deber de casa que queda pendiente. Lo demás fue hecho y muy bien hecho. ¡Muy bien hecho!

Le concedo la interrupción al señor ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: agradezco al señor senador Botana que me haya concedido la interrupción, porque quiero anunciar al Parlamento que los señores ministros estamos firmando un proyecto de ley que estará llegando, entre hoy y mañana, al Senado. Fue una propuesta del Partido Colorado con el objetivo de crear la Unidad Reguladora de los Servicios Portuarios de la Administración Nacional de Puertos, que es lo que mencionaba el señor senador Botana.

Pretendemos que esa unidad esté muy arriba y estudie técnicamente el tema tarifario, de modo tal que tenga pleno control, aplicando el artículo 7.º de la Ley de Puertos, que está vigente. Dicha norma no ha tenido que ser aplicada hasta ahora y espero que no tenga que serlo en el futuro, pero es bienvenida la iniciativa del Partido Colorado que anuncia la creación de una unidad reguladora de asesora-

miento puramente técnico, tarifario, para poder tener ese seguimiento.

Si el señor senador Botana me permite, me gustaría continuar, aunque de acuerdo con el nuevo reglamento no sé cuántos minutos tengo. Me acotan que me resta un minuto y medio.

No quiero dejar nada sin contestar. Lástima que se fue de sala el señor senador Bergara, que insiste e insiste en la creación del monopolio. Nosotros fuimos claros; no nos escuchamos. Quien le responde al señor senador Bergara es Díaz, el presidente del puerto. Recuerdo haber leído el reportaje y él dice que no hay un monopolio. Repito, ¡lo dice el presidente de la ANP!

¿Hay mayores requerimientos para la posibilidad de hacer una segunda terminal? Sí, señora presidenta, los hay, porque ya tuvimos fracasos y, de alguna manera, si le decimos a una empresa que invierta USD 450:000.000 en el puerto, lo mínimo que podemos decirle –porque además le señalamos que tiene que aplicarlo ya, en los primeros cinco años– es que puede haber una competencia. O sea, no hay monopolio y en las mismas condiciones puede haber otra terminal, siempre y cuando se llene la inversión que le hemos pedido, en un acuerdo en el que el Estado es parte en un 20 %. ¡Calza perfecto! Tanto no es monopolio, que ponemos límites para que haya una segunda terminal, porque en el mundo se tiende hacia las terminales especializadas.

Se me termina el tiempo, señora presidenta, y agradezco mucho al señor senador Botana.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor senador Botana.

SEÑOR BOTANA.- Me parece excelente el aporte del señor ministro, oportuno y excelente.

Se habla de monopolio, pero con un duopolio la cosa es peor en materia de precios. Si acuerdan, porque acordaron, y, si no acuerdan, siempre se termina operando en el nivel tarifario del más ineficiente. A ambos les va a servir operar a un precio mayor en un nivel de actividad menor en la medida en que la pérdida social la paga el país. Es peor aún, pues ese nivel tarifario está basado en costos de escala que son siempre menores a los costos correspondientes a la sumatoria total del nivel de actividad. Es decir, eso genera más perjuicios para la exportación, para la importación y para el Uruguay.

Creo que en estas cuestiones de los precios hay que ser cuidadosos y, por eso, es bueno que se cree una unidad técnica con criterios claros en el tema, pero que nadie se suba al carro con esta advertencia. ¡Que nadie se suba al carro! Porque durante quince años estuvieron administrando el tema y ¿se acuerdan de santa Bárbara recién cuando truena?

¡Los costos portuarios se incrementaron un 330 % en el período pasado! Acá no hubo criterio técnico ni informe de nada ni ejercicio de la potestad de la ANP de fijación de precios. Tengo en mi poder el documento en el que algunos técnicos del Frente Amplio señalan que este error del acuerdo no se puede subsanar; no es así. Es decir, no se trata de que el acuerdo diga que hay cosas que no se pueden modificar a futuro porque es obvio. Acá existe un principio de no retroactividad de la norma y existió siempre. Dicho en criollo, no se legisla para atrás y eso seguirá siendo así, pero lo segundo, mucho más importante, es que ningún contrato está por encima de la ley. El artículo 7.° de la Ley de Puertos sigue vigente y, según establece, la ANP tiene el derecho de fijar precios máximos cuando estos se excedan; siempre lo tendrá. No obstante, también tiene la obligación moral de hacerlo.

Creo que este acuerdo tiene algo más que es bueno señalar: evita una demanda; evita riesgos jurídicos; evita conflictos; evita pérdidas de clientes y evita demoras de las obras. Todos sabemos los dolores de cabeza y los problemas que genera un lío como este. Entonces, creo que, desde este punto de vista, también es imprescindible que podamos actuar acordando a conveniencia del país.

Asimismo, quiero hacer algunos aportes al interpelante porque lo veo preocupado.

SEÑOR DA SILVA.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DA SILVA.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–20 en 22. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR BOTANA.- Muchas gracias al Cuerpo.

El miembro interpelante plantea suposiciones de lo que pudo haber pasado, una película vista con la mirada de los que siempre desconfían. A mí mis viejos me enseñaron que desconfiara del que siempre desconfía. Creo que es bueno informar debidamente de estas cuestiones que expresaba el señor ministro Heber. Es bueno porque, seguramente, en la denuncia penal que anunciaron el otro día se podrán incluir algunos de estos temas.

Yo no le atribuyo culpas a ninguna de las empresas en nada porque hacen lo que las dejan hacer. Acá las respon-

sabilidades son de los administradores. Es conocida la instalación en muelles públicos de 448 tomas *reefers* para los contenedores refrigerados. En tal sentido, uno tiene que preguntarse –y es bueno que lo haga– ¿fueron autorizadas? ¿Fue una omisión de control? ¿Qué fue lo que pasó? Muy normal el hecho no era, porque el día que se pidió autorización por parte de la misma empresa para la instalación de 400 tomas *reefers* más hubo un informe jurídico negativo; eso es a lo que se refería el señor ministro. El gerente general autorizó igual. Protestó la TCP y, seis meses después, sacaron las 400 tomas *reefers*, pero las otras 448 siguieron allí. Casualmente, hubo una licitación por 400 tomas *reefers*; se ve que el cálculo que había hecho la ANP daba igual que el de la empresa que había hecho la solicitud. ¡Qué casualidad! Eran 400, la misma cantidad.

Tampoco hubo investigación sobre lo actuado por el gerente general. Casualmente, se lo removió de su cargo y fue de asesor a Presidencia de la ANP, pero con el mismo sueldo. No le tocaron el sueldo. Error administrativo, tal vez.

¿Qué pasó en esa licitación de las 400 tomas *reefers*? Una empresa pidió prórroga y no se la dieron. Tenía que estar pronto rápido; se trataba de la celeridad y de la urgencia de que los contenedores tuvieran frío. Eso fue en el mes de marzo. Ganó una empresa llamada Dervalix, pero adjudicaron recién en setiembre. Es decir que le negaron la prórroga a una empresa en marzo porque tenía que ser ya, pero adjudicaron recién en setiembre. Después, la instalación se terminó haciendo en marzo del siguiente año. Claro, capaz que se tenía que hacer en marzo y uno pensaba que era en marzo de ese año. Las otras 448 tomas *reefers* seguían ahí.

Entonces, uno tiene que saber si es normal tener tomas permanentes para el uso exclusivo de empresas de acción no permanente.

Luego está el tema de la tarifa que se cobraba allí. ¿Por qué se cobraba la tarifa mínima, la 2.2.2? Es más baja que la que tiene el propio concesionario.

Hay otra acusación –ya que el señor interpelante buscaba acusaciones gravísimas– realmente grave. La empresa Katoen Natie mandó a hacer, por el Instituto Geográfico Militar, un relevamiento del área utilizada en los muelles públicos por Montecon. Katoen Natie denuncia –y dice tener pruebas– que el área utilizada no era de 67.000 metros cuadrados, sino de 101.000 metros cuadrados; 24.000 metros cuadrados más. Esto, de confirmarse, sería gravísimo. No solo se cobraba una tarifa menor –un 80 % menor–, sino que había una diferencia de área de 24.000 metros cuadrados. Entonces, ¿cuántas veces menor fue el valor cobrado con respecto al que debió ser? Esto es sumamente delicado. Nuestro Estado es socio en la TCP; tiene el 20 % de las acciones. Sin embargo, no dragamos el área de la TCP; dragamos el área donde trabaja el competidor.

Creo que estas cosas hay que responderlas. Y si los técnicos del Frente Amplio no las pueden responder –menciono al Frente Amplio en cuanto partido responsable del Gobierno anterior–, bueno, estoy seguro de que las van a incluir en la denuncia.

Para terminar, tengo otro tema bastante más delicado. ¿Será cierto lo que dice *La Izquierda Diario*, de Chile? Si es de izquierda, no miente.

(Hilaridad).

–Denuncia el prontuario de la familia nazi Von Appen, sus asociaciones con el pinochetismo, antes y ahora, el uso que hicieron los militares entre fines del 73 y el 74 para arrojar cuerpos al mar en San Antonio con el remolcador Kiwi. Allí se habla de «una investigación iniciada por el ministro Alejandro Solís en 2004». Yo no sé si esto es así, pero es lo que denuncian los obreros portuarios chilenos en *La Izquierda Diario*. Creo que acá también hay uno de CNN que no es tan de izquierda.

Hay otro diario que se llama *El Desconcierto* y que en su título se pregunta: «¿Quiénes son los Von Appen?: La familia de origen nazi y dueña de Ultramar que tiene en jaque a los trabajadores portuarios».

¡Cuidado con estas cosas! ¡Cuidado!

Creo que por ahí también está faltando diálogo. Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR CARRERA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador Carrera.

SEÑOR CARRERA.- Se hizo una alusión y como soy el miembro interpelante no pensaba contestar porque me es muy difícil seguir algunas exposiciones.

En primer lugar, señora presidenta, desde el Frente Amplio queremos decir que no estamos preocupados para nada, estamos muy tranquilos porque en este tema tenemos la razón. Como dijimos, no vamos a entrar en corral de ramas, tenemos una tesis muy bien presentada hoy aquí sobre un acuerdo que es inconstitucional, ilegal, inconveniente y es un acto de entrega de la soberanía nacional.

Señora presidenta: pido que se discuta sobre el fondo. Se entregó la llave del puerto de Montevideo a una empresa extranjera que manejará toda la operativa portuaria con graves consecuencias para el país. Es lo único que vamos a decir, porque luego vendrán otros colegas de mi partido que van a seguir profundizando en esta línea.

Muchas gracias.

SEÑOR RUBIO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- Señora presidenta: la verdad es que me resulta paradójico que se reiteren las argumentaciones del 2000 y del 2001 en un contexto que probó que, justamente, eso no es así.

Del puerto *hub* se habló horas. Ahora, no hay nada más peligroso que el archivo. El archivo dice, para mi asombro, que en un momento en el que yo estaba en la OPP –era un 13 de mayo de 2009– y acá se discutía el proyecto de ley vinculado a una segunda terminal de contenedores, el señor senador Heber decía: «… no queremos el monopolio de nadie. El monopolio privado es el peor, aunque el público le sigue muy de cerca, porque es muy malo. Pero creemos que el monopolio privado es el peor de todos. Entonces, no queremos monopolio…».

Bien, el tema es que acá hay un monopolio, aunque el señor ministro Heber lo esté negando.

Yo no voy a entrar en eso de embarrar la cancha, no es mi estilo y no creo que el Parlamento lo deba hacer. Se han hecho algunas imputaciones. En realidad, una de las personas a las que se nombró creo que ahora la ascendieron, lo cual es bastante asombroso, pero no voy a entrar en ese terreno. Lo que digo y lo que a mí me asombra es que creo que no se consultó al Sohma –Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada–, porque entonces les habría dicho que esta historia a la que alude el ministro Heber del puerto *hub* que se proyecta regional e internacionalmente para barcos de 400 metros de eslora y de una manga considerable supone un dragado mucho mayor a los 14 metros de profundidad y que para llegar al Puerto de Montevideo en la bocana del puerto, en el ingreso del puerto, tiene que tener un ancho igual al largo, y eso supone incluso desestabilizar la escollera Sarandí. Entonces, acá no estamos hablando de la profundización a 14 metros que cuesta, según los cálculos realizados y según el acuerdo que hicieron con la CND a fin de año, en diciembre, USD 250:000.000 o en ese orden, más un mantenimiento de unos USD 30:000.000, sino que acá estamos hablando de una cosa gigantesca, de convertir al puerto de Montevideo, de acuerdo con lo que se ha dicho, en un puerto de aguas profundas, pero profundas, profundas. Yo creo que esto es un profundo error geopolítico y que es inviable económicamente, que eso le cuesta miles de millones de dólares al Estado uruguayo por el dragado y que para eso sería preferible hacer un ramal ferroviario y terminar en un puerto de aguas profundas en el lugar que debe ir, en Rocha.

Esa es la discusión que deberíamos estar haciendo como Parlamento; no creernos los espejitos de colores que nos venden las empresas acerca de los barcos que van a traer en una misión realmente imposible. Además, esto es sin tener en cuenta los elementos regionales que están en disputa en este momento en la integración logística regional, donde hay dos grupos muy fuertemente en puja en la República Argentina. Uno es partidario de terminar en el canal Magdalena para conectar con el sur y con el norte, y para conectar por el sur de África con China. Acá hay mucha cosa en disputa. Pero lo que a mí me resulta asombroso es que se sustente la teoría de que la escala y el monopolio son magníficos. Eso nos llevaría a la teoría de la monopolización universal de todas las actividades económicas. Es una cosa asombrosa que se sostenga esta tesis por parte de liberales. En mi fuerza política no los hay del otro lado, porque eso, en todo caso, los hubo en algún momento, pero son folletines atrasados.

Yo lo que vengo a discutir son los temas que me parecen de fondo en este problema. ¿Y cuáles son? Que ninguna de las grandes navieras internacionales, ni Evergreen, ni Cosco, la empresa china que empezó siendo occidental y la compraron toda –51 % los chinos, y después se convirtieron en el *trader* más grande del mundo; en este momento hay muchos uruguayos que trabajan en él porque tiene una estructura a nivel mundial–, ni Maersk ni MISC van a negociar con una estructura monopólica y no van a terminar fijando precios; si no, no vienen. Esos precios se transfieren después a los exportadores y a los importadores y, por lo tanto, se produce un efecto comercial de impacto. En consecuencia, creo que en política lo peor de todo no es discrepar, sino que lo peor de todo es no entender los argumentos del adversario. Y yo digo que a mí me resultan hasta ahora incomprensibles, poco racionales, inexplicables e infundados los argumentos dados por el señor ministro y por el Poder Ejecutivo. El señor ministro sabía que había una lucha de puertos que viene del siglo XIX, de la segunda mitad; pero sabía que había una lucha dentro del puerto y sabía que esa lucha era tan fuerte que en la segunda mitad de la década de los noventa llevó a tres o cuatro licitaciones –porque había otras chicas– que se hundieron. Pero, fundamentalmente la de 1996 terminó en comisiones investigadoras, en la expulsión exprés de Ovalle del Partido Nacional –en una tarde–, por la tentativa de coima por USD 2:000.000, y terminó en la interpelación que, en nombre del Frente Amplio, realicé al entonces ministro Cáceres. Bueno, se terminó en una investigadora y culminó hundiéndose la licitación que se había convocado.

En ese contexto de las luchas de los grupos económicos en el puerto de Montevideo me resulta increíble que se otorguen concesiones máximas a un grupo que estaba en una situación absolutamente vulnerable, porque estaba al borde de la rescisión. Si tomaban en cuenta el movimiento de contenedores de este año a junio, ¡caía!, porque terminaba a los tres años; ahora en el acuerdo lo extendieron a cinco años. Además, vino a interponer elementos que tenían veinticinco años de antigüedad, como es el decreto de 1994 que, si se lee junto con el 59, en realidad no tiene ningún asidero para una contienda internacional, o de doce años, como el del 2008. Incluso, había fracasado de 2017 a 2019 en la tentativa de venta y había perdido el juicio ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo

en 2008. También interpuso cifras que el señor senador Bergara se encargó de demostrar que eran realmente disparatadas.

Creo sinceramente –y pido al ministro Heber que no se ofenda; sabe que no es un debate personal, sino político y que ya llevamos cincuenta debates, dentro y fuera de este ámbito– que por esa situación se tuvo incapacidad negociadora. No se puede cambiar el régimen de gestión del 2001 para dar la prioridad absoluta a esta empresa –¿no?–, salvo que se supere el nivel del 85 %, que controla la propia empresa durante dos años consecutivos. Eso es vestirlo, pero este es un monopolio ¡de derecho!

Entonces, se quiere prorrogar el contrato a partir de la modificación de sus bases. A mí no me asusta nada que se pase a una situación de prórroga por treinta o cincuenta años, si es sobre la misma base y ampliación de inversión, pero no sobre el cambio de las bases que implica pasar de un sistema competitivo a uno monopólico. Así no se ganan juicios internacionales. Nosotros ganamos en La Haya, con Philip Morris International, en Roma –ganamos en todas partes–, pero no van a ganar yendo a la guerra con escarbadientes. Además, creo que acá se saca la tapa a la caja de Pandora porque en realidad va a haber juicios nacionales e internacionales, debido a que ambas empresas pueden apelar a los acuerdos internacionales, pero sobre este tema ya se han expedido otros señores senadores.

El segundo punto que quiero subrayar es que hay una incoherencia ideológica y lo acabo de señalar con la primera lectura.

Realmente me resulta sorprendente que se sostenga la tesis de que se reconviertan al monopolismo desde el punto de vista estratégico, habiendo sustentado otras tesis que son absolutamente las contrarias, llevándose por delante –porque me parece que realmente lo hacen porque no creo en la solvencia de esa argumentación jurídica, y tengo derecho a dudarlo con informes a favor de lo que digo– un conjunto de leyes y decretos; que se ceda todo el margen de maniobra a un grupo multinacional de este poder, y que se conceda todo lo que pide y redacta, ¡porque redactan en el acuerdo el texto de los decretos que después aprueba el Poder Ejecutivo! Nunca vi que en un tratado Uruguay suscribiera una cosa de estas características. Y, además, el hecho de que se estampe en un acuerdo, en febrero de este año, que el Gobierno incumplió con leyes vigentes en el país es regalarse para otros diferendos desde el punto de vista internacional. ¡Uruguay jamás ha hecho algo de estas características! Por lo tanto, creo que esto es profundamente equivocado.

En tercer lugar, quiero decir que esto es de una ilegalidad absolutamente flagrante. Y por eso han salido tantos que no son de nuestro partido ¡a impugnar! este acuerdo y a decir que se lleva por delante la Ley de Puertos y su decreto reglamentario, que hablaba de concesiones, permisos o autorizaciones. ¡Pero esto se entrevera con los depósitos que existían desde aquella época! Porque ¡desde aquella época existían depósitos que eran lo que ahora le llaman almacenaje! Y desde aquella época se hablaba de lugares especializados, pero no había una terminal especializada de contendedores. ¡Por lo tanto, no se estaba avalando los derechos de esta terminal especializada de contenedores, sino de lugares especializados en contenedores! Además, que se le haga decir a determinados decretos de aquella época lo que no dicen, realmente no es sustentable.

¡En el lugar que estoy señalando estaba sentado Alejandro Atchugarry! –dignísima persona que lamentablemente no tenemos entre nosotros– y ¡en ese otro lugar que indico estaba sentado Cáceres en la segunda interpelación que le realicé en 2001, una semana antes del remate, porque me parecía que las bases eran muy bajas! Insisto: ¡me parecían muy bajas! Bueno, ¡ahí estaban e hicieron toda la prédica más radical contra el monopolio! ¡Y puedo leer las frases que pronunciaron!

¡Y los cincuenta años son, como dice el texto, para eventuales y futuras concesiones, no son para la prórroga de lo que hay! ¡Y esto se lleva por delante el artículo 74 del Tocaf que impide hacer este tipo de cosas! Entonces, del asesoramiento preceptivo de la TCP, de la ANP, ya se ha hablado.

Por lo tanto, la prórroga es sobre la base del cambio de objeto. También hay otras prórrogas en el puerto sobre la base del cambio de objeto, pero no quiero diversificar, pero sí decir que cuando se quiera discutir, voy a discutir la prórroga de Obrinel, con cambio de objeto, que lo tiene.

En cuarto término, creo que –como he dicho– hay un perjuicio al interés nacional público y privado. No es comprensible que se autoricen estos monopolios, como dice el texto, prohibiendo otra terminal especializada de contendores ¡en todo Montevideo! ¡No en la bahía de Montevideo! Porque el decreto, en la parte de inversiones, se refiere ¡no del ámbito intraportuario de la bahía, sino que está hablando desde una punta hasta la otra, con excepción de Punta Carretas! Entonces, esto realmente es algo muy grueso: otorgar esta exclusividad, renunciar a la causa de rescisión, cercenar las facultades regulatorias que se tenían. ¡Me parece que se disminuyen los poderes del Estado de una manera contundente y radical! ¡Esto es inadmisible! Yo no creo que esté bien que se haya renunciado a los litigios sobre la valorización de activos, o a los litigios sobre la no distribución de la parte que le correspondía al Estado por encima del 20 %, que después se triangulaba con las otras empresas y que sobrecobraban la parte del uso de las grúas para entonces licuar esto. Me parece que vamos a tener una pérdida de ingresos muy importante por otro concepto, no la monumental de este dragado hipotético que creo que va a ser mucho menor y que va a ser el de 14 metros, no esto que se está diciendo en esta interpelación. La pérdida por uso de infraestructura pública, por no uso por parte de la ANP, significa alrededor de USD 20:000.000 anuales. ¡Además adquieren

la promoción de inversiones presentes y futuras todas las empresas que forman parte de este grupo! ¡No una! ¡No la cabeza, sino todas las empresas de este grupo económico! ¡Se pierde la acción de oro! ¡Alejandro Atchugarry hizo de esto el tema central! El Estado tiene en esta sociedad mixta, del artículo 188 de la Constitución, ¡la acción de oro! que impide que el otro pueda capitalizar sin autorización de la minoría. ¡Entonces, si se hace, al haberlo perdido, se licua la participación del Estado dentro de esta empresa! Por consiguiente, creo que además ir a otros tribunales no es bueno.

En quinto lugar, creo que hay insolvencia técnica. Para nosotros no es comprensible, no es explicable, no tiene ningún fundamento, ni es convincente que se suscriban documentos con fechas erradas, con asesoramientos previos que aparecen después, tal como demostró el miembro interpelante; tampoco lo es el hecho de no haber pasado por el Tribunal de Cuentas. Estamos hablando de que se firmó semejante acuerdo internacional con esta empresa, y ¿pasó por el Tribunal de Cuentas? No, ¡no pasó!

Del asunto de incorporar el Reglamento General de Atraque de Buques, se ha hablado hasta el cansancio, y fue cambiado dieciséis veces en los últimos veinte años. Es más, lo único que le importaba a la empresa era un punto, el de la prioridad de atraque; entonces, hubieran dejado ese punto, pero no el resto que tiene que ver con la operativa del puerto de Montevideo. No es admisible que se aprueben acuerdos, resoluciones y decretos con preferencias distintas sobre la profundidad de dragado. Mire, señor ministro, me ocupé de contarlos –obviamente, un técnico puede hacerlo mucho mejor que yo– y debo haber contado por lo menos ocho referencias a dragados, si no me quedé corto. Algunos dragados son dentro del puerto, y otros, en los canales; los que son dentro del puerto, algunos refieren a la profundidad del canal, y otros, a la del calado, cosa totalmente diferente, porque ningún barco va haciendo una marca en el fondo. Además, hay una cosa que no falla, y aparece dos veces: en el tratado y en el decreto. Cuando se habla de inversiones, la empresa se encarga de dejar nítido que va a trabajar con barcos a 14 metros de profundidad y en el canal de acceso. Así que estamos obligados también en el canal de acceso y no solamente adentro. Pero UPM dice otra cosa, completamente diferente a eso, que puedo citar después.

Entonces, no sé adónde vamos a tener que irnos y creo, también, que esto va a tener un costo realmente extraordinario, porque esta es la matriz de una cantidad muy grande de juicios. Como dijo en determinado momento el doctor Sanguinetti, esto es una colección de bombas; o como dijo el experto y expresidente del Puerto de Montevideo, el doctor González Lapeyre –que por algo lo llevamos a La Haya, porque era realmente una eminencia–, que esto es un campo de Agramante por la cantidad de cuestiones que tiene.

Además, creo que se están entreverando en un debate en el que quizás no vayamos a clarificar nada; se está confundiendo el derecho de almacenaje del 2008 con la licitación a la que se llamó, en la cual la ANP hizo muy bien en dejar a dos fuera, ya que uno de ellos había presentado dos sobres con precios distintos. También concedió a los otros dos, incluida la empresa Nelsury…

(Interrupciones - Dialogados).

–¡Sí señor!, entregó a los otros dos…

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡No dialoguen, señores senadores!

SEÑOR RUBIO.- … cuando sucedió eso, fueron al Tribunal de Cuentas, y fue este organismo el que dijo que había que liquidarlo todo porque había un problema con la competencia.

Por lo tanto, creo que podemos estudiar esos asuntos y tener opiniones distintas. Si alguien tiene que ir a la justicia penal, que vaya, porque nosotros no tenemos cola de paja. Que vayan todos los asuntos que tengan que ir a la justicia penal, pero esto ¡no es sustentable! No lo es, señora presidenta, no es sustentable –y no voy a utilizar todo el tiempo de la intervención–, ¡no es sustentable que se ceda el predio de Puntas de Sayago sin límite alguno! Son 188 hectáreas que se están cediendo sin autorización de UTE, lo cual viola su carta orgánica; eso nunca podría hacerlo el Poder Ejecutivo porque UTE es un ente autónomo. El puerto no es un ente autónomo, por el artículo 186, pero UTE sí lo es.

¿Hicieron un estudio de impacto? ¿Ustedes se imaginan que instalen ocho o diez molinos de viento gigantescos, con la contaminación sonora que tienen, ahí en Puntas de Sayago? Realmente, me parece algo increíble; el estudio de impacto ambiental no se hizo, pero, sin embargo, el acuerdo se firmó. Entonces, ¿de qué se ocupa la empresa? De que en todas partes aparezca algo muy sugestivo. La expresión «área de influencia del Puerto de Montevideo» se refiere a las áreas de desarrollo portuario, dentro del departamento de Montevideo. Obviamente, esto incluye Punta Yeguas y Punta Brava, sin Punta Carretas. Esto lleva a que si le dieron el resto de las concesiones, va a estar pleiteando para que se extienda el área del recinto portuario hasta que comprenda también los lugares en los cuales eventualmente podría instalarse una competencia.

Asimismo, no me parece transparente discutir que las instalaciones especializadas previstas en el artículo 72 –que hay que leer con el 59– del Decreto n.º 183/994, sean lo mismo que una terminal especializada. Realmente, no es justo que dentro de los grandes volúmenes a que se refiere el decreto del 2008 no estén comprendidos los contenedores, cuando sí lo están –en el ítem anterior del mismo decreto– aquellos de menores cantidades.

Por otra parte, entiendo que nos hemos metido en un gran problema a través de todas estas decisiones, del cual es muy difícil salir; la única posibilidad de lograrlo sería anulando este contrato para comenzar de cero, con el acuerdo de todos y enfrentando los costos que haya que enfrentar, ¡porque los costos van a existir igual! Habrá costos por juicios nacionales e internacionales y también estarán los fenomenales costos que se asumen por los dragados y las otras cosas que se acumulan.

Por último, pienso que deberíamos dar un debate sobre temas de racionalidad e irracionalidad geopolíticas; si vamos a estar obligados a hacer inversiones de estas características, más vale que tomemos otros caminos. Ahí tenemos a Jorge Taiana encabezando a los K, en una línea. Esto del puerto *hub,* visto así, poco tiene que ver con la realidad, por decirlo románticamente. Desde hace tres meses estamos estudiando esto con un grupo bastante grande de uruguayos, argentinos e incluso chilenos, y realmente es muy preocupante. Por lo tanto, ese sería el debate que deberíamos dar.

En algún momento nosotros también tendríamos que dar un debate sobre la bahía de Montevideo, porque en ese tema hay responsabilidad de todos, incluso de nuestro Gobierno o, mejor dicho, de nuestros Gobiernos. En eso, estoy de acuerdo con Mariano Arana, porque por este camino se habla de ganar espacios al mar como si fuera una cosa fantástica, pero en esta situación los montevideanos van a terminar observando la bahía de Montevideo desde una torre que se construya –que tenga por lo menos la mitad de la altura de la Torre de las Comunicaciones– o desde el Cerro. En realidad, esto poco tiene que ver con lo que se hace en el mundo desarrollado.

Finalmente, señora presidenta, creo que está bien que el Parlamento discuta sobre esto, porque está mal el camino que se ha elegido. No atribuyo cuestiones personales, pero tengo que decirlo: ¡es incomprensible! Y no hay nada más riesgoso en política que plantear cosas que los adversarios no pueden entender, pero no solo por una diferencia ideológica sino también por una diferencia política y, entonces, se quedan perplejos mirando qué es lo que pasa.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora presidenta.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Señora presidenta: fueron muchos los conceptos vertidos en sala; se llegó a decir incluso que con esta inversión los montevideanos quizás dejen de ver la bahía de Montevideo. De todas formas, los tres minutos de que dispongo no me alcanzan para referirme a todos los conceptos vertidos recientemente.

Claramente, tenemos visiones distintas sobre este tema, pero no son nuevas sino que vienen, por lo menos, de los años noventa; diría que desde antes, cuando la ANP decidió generar una terminal de contenedores entre el área naval del puerto de Montevideo y la escollera Sarandí. En esa época se definió que allí iba a tener lugar la terminal especializada de contenedores. Posteriormente, a raíz de la Ley de Puertos –que, contrariamente a lo expresado por el señor senador Bergara, no fue una política de Estado–, en diciembre de 1991 en este Senado de la república se dio una discusión feroz en torno a esa normativa. Realmente, había dos visiones encontradas, dos visiones de puerto muy claramente enfrentadas; válidas, pero –reitero– muy claramente enfrentadas.

Nosotros apostamos a ese modelo de desarrollo que, en aquel momento, era de infraestructuras públicas y operación privada, lo que era casi un sacrilegio para buena parte de la oposición de entonces, pero aquellos hombres estaban convencidos de esa reforma que llevaron adelante –que hoy nadie se anima a discutir–, que generó decenas de miles de puestos de trabajo directos e indirectos y que posicionó al puerto de Montevideo como un puerto *hub* regional y centro de distribución de cargas, modelo en la región, señora presidenta. Hoy nadie discute eso y forma parte de una política.

También hubo diferencias en los años dos mil, cuando otros uruguayos plantearon, vía ley, la posibilidad de concesionar la terminal de contenedores. Allí también hubo discusiones y visiones enfrentadas, y treinta años después de la Ley de Puertos, nuevamente aparecen visiones enfrentadas.

Me parece que no nos estamos dando cuenta del desafío que tiene nuestro país en este momento –en un mundo de concentración de líneas navieras y con amenazas regionales– en cuanto a posicionar fuertemente al puerto de Montevideo con las cargas de trasbordo. Hemos perdido cargas de trasbordo; eso es cuantificable. Las visiones a futuro son opinables, pero que se perdieron cargas de trasbordo en forma importante en los últimos años es cuantificable, que aumentaron 330 % los costos de la terminal, también es cuantificable y ese es un modelo que fracasó, señora presidenta. Nosotros apostamos a un modelo de desarrollo que traiga más de mil puestos de trabajo solamente a la terminal –más allá de los que se puedan generar indirectamente–, que consolide la posición de Montevideo y que pueda captar cargas regionales.

Ese es el modelo que se plantea.

Muchas gracias, señor ministro, y muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR GANDINI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GANDINI.- Señora presidenta: intentaré poner un poco de claridad en un asunto tan árido, tan complejo y que tanto se entrevera, sometiéndolo a una catarata de ideas, conceptos y descalificaciones que no ayudan a entenderlo.

El acuerdo de referencia contiene, en realidad, dos acuerdos. Uno de ellos es el referido al litigio que el demandante, Katoen Natie, promovía por incumplimiento de las condiciones del contrato original, es decir, por incumplimiento de las condiciones que se pusieron al momento de la subasta, que se sustenta en la Ley de Puertos de 1992, la ley de la subasta y los reglamentos, particularmente, el Decreto n.º 183/994 y su artículo 72, que define la preferencia en el Reglamento General de Atraque de Buques.

En este punto, el acuerdo consiste en que el Estado se compromete a cumplir la ley vigente, la que se incumplió durante años, y Katoen Natie a desistir de su demanda de indemnización por perjuicios generados por incumplimientos en ese período.

La segunda parte de ese acuerdo es la renovación de la concesión por cincuenta años, amparada en la ley del 2019 que permitió a UPM acceder a una terminal por cincuenta años y no por treinta, como estaba establecido en la ley anterior. Quiere decir que se modificó la ley para todos pero con nombre y apellido, obviamente, para que UPM pudiera instalarse en el país; ahora rige para todos y se extendió a todas las concesiones de servicios dentro del recinto portuario. A cambio de esa renovación se ofrece una inversión por USD 455:000.000 a realizarse en los primeros cinco años, construyendo muelles para recibir los barcos de 400 metros que vendrán en los próximos años, el dragado a pie de esos muelles, una explanada de mayores dimensiones y el equipamiento necesario para operar varios barcos a la vez, entre otras cosas.

Este segundo acuerdo, señora presidenta, recoge la visión de futuro –estas inversiones largas y estratégicas requieren mirar lejos, adelantarse a los tiempos, preverlos– e interrumpe una larga, costosa e ineficiente lucha intraportuaria que se daba adentro del puerto, contraria a los mejores intereses nacionales, con inversiones congeladas desde hace algún tiempo y seguramente congeladas por los años siguientes del litigio, con altas tarifas, conducentes únicamente a un resultado: ser un puerto *feeder*, de bajo movimiento, fuera de las rutas oceánicas, de alto costo para poder competir con la región. Con este acuerdo se pretende transformar al puerto de Montevideo en un eficiente puerto *hub*, capaz de aceptar carga en tránsito y trasbordo de grandes líneas, porque con el *import-export* y el tamaño de nuestra economía, no vamos a tener un puerto eficiente, barato, de interés para los demás. Este segundo acuerdo es el que nos permite entrar en las grandes ligas y pasar a la competencia interportuaria –que tiene décadas, por no decir siglos– con Buenos Aires –por supuesto–, pero también con Brasil, que está concesionando alguna de sus terminales portuarias por mucho tiempo. Nos permite dejar la pelea chica, de entrecasa, y pasar a las grandes para la gran carga, generando escala, bajando costos, mejorando eficiencia y generando empleo. El puerto, en su nueva estructura desde la Ley de Puertos, ha generado mucho empleo.

En sala se ha hecho referencia, insistentemente, al monopolio, que no lo ha creado este acuerdo, pues no lo hay, pero si lo hubiera, es porque ya existía. El acuerdo vuelve las cosas a su origen. El Estado va a cumplir con la ley y los reglamentos con los que se contrató en el 2001 y que el Frente Amplio intentó deshacer, primero, con una segunda terminal y cuando no pudo, lo hizo –porque lo logró– por la vía ilegal y del incumplimiento. Le dio las llaves del puerto a Montecon. Ya que hablamos de llaveros, las llaves grandes del puerto, que no pudo operar a través de una segunda terminal, se las entregó, por la vía de los hechos y del incumplimiento de ese acuerdo original, a una empresa, hoy multinacional, llamada Montecon S. A.

El Frente Amplio estuvo en el Gobierno por quince años sabiendo claramente que la política portuaria corresponde al Poder Ejecutivo, pero además y por las dudas, siempre tuvo mayorías absolutas para cambiar las leyes. Sin embargo, prefirió incumplir con su socio en TCP –y, paradojalmente con su socio Katoen Natie en TCP–, para beneficiar a su competidora, único operador portuario de contenedores en áreas públicas, Montecon S. A., devenido también en multinacional chileno-canadiense, constituyendo un monopolio de hecho en áreas públicas de contenedores, porque eran varios los operadores pero a partir de los beneficios que recibió, quedó siendo la única operadora privada en muelles públicos de contenedores. Fue, además, subsidiada con fondos públicos por tarifas ilegales y antirreglamentarias y se benefició de la operación de bajas tarifas a sus clientes, aprovechando que no debía amortizar inversiones, dragar muelles, construir muelles ni explanadas que usó sin pagar por todos los metros que realmente utilizaba. Tampoco pagó por los servicios de seguridad, de energía ni otros servicios que siempre pagó la ANP. Fue claramente subsidiada.

Es así que logró, con la complicidad de las autoridades –a la sazón socias de Katoen Natie–, operar el 60 % de los contenedores transformándose, de hecho, en la terminal más grande del puerto. Y lo hizo sin licitación, sin competencia ni competidores y con subsidio a sus ganancias procedentes de fondos públicos. Usó y abusó, al punto de la instalación de 400 tomas *reefers* en áreas públicas. Las

tomas *reefers* son infraestructuras dispuestas en largo y en altura para que los contenedores que necesitan frío se puedan acopiar allí y conectarse a la energía eléctrica. Y son propias de una terminal de contenedores, pero en áreas públicas no solo se le permitió acopiar en áreas de almacenaje, sino que además se le permitió, por la ANP, construir esa infraestructura para las tomas *reefers*. Claro, las demandas llevaron a que la ANP debiera revocar esa decisión, destituir a su gerente general y premiarlo con el asesoramiento al presidente.

No hubo ni habrá monopolio. Hubo y habrá –porque se cumplirá con el contrato original, de 2001– preferencia, como debe tener una terminal especializada. ¿O alguien piensa que la terminal pesquera que empezó a construir el Gobierno anterior, en la zona de Capurro, no va a tener preferencia para que ahí el Reglamento General de Atraque de Buques, a través del capitán de puerto, dirija los barcos hacia ahí? ¿Acaso los va a meter entre la terminal de pasajeros y el muelle C? ¡Por supuesto que tiene la preferencia –y la va a exigir–, como la tiene hoy TGM! Son terminales especializadas y nacen en el Plan Maestro del Sistema Nacional de Puertos.

Si las reglas hubieran sido otras, si las reglas no hubieran sido estas, las de la preferencia en el atraque de buques que transportan contenedores, Katoen Natie seguramente nunca habría subastado ni invertido USD 200:000.000, ni el puerto sería hoy lo que es, sería otra cosa. Si les hubiéramos dicho eso a los oferentes de aquella subasta, no habrían venido. ¿Qué les habríamos ofrecido? Armen, inviertan, pongan y nosotros después vemos si les mandamos los contenedores. Capaz que hay uno en las zonas públicas, que lo subsidiamos, que como son más baratos, no pagan canon, no tienen que hacer nada de eso, en fin, le saca los clientes. No hubiera venido nadie. Así fue y así se aceptó.

También quiero hablar sobre lo que se dijo en sala y lo voy a titular: «Haz lo que yo digo, no lo que yo hago». Se ha dicho que faltan informes jurídicos e informes económicos. Primero, se habló mucho de las formas. No sé dónde dice que son obligatorios –¡no sé!– porque, si lo fueran, empezamos a hablar de otra cosa.

El acuerdo con UPM se negoció y se firmó sin informes jurídicos que respaldasen la decisión del Gobierno, por los compromisos asumidos por el Estado. ¿Dónde está el expediente de UPM? ¿Alguien lo vio? ¿Lo pueden traer? ¿Cuál fue la forma en que se eligió?

SEÑORA BIANCHI.- ¡Que te cuenten!

SEÑOR GANDINI.- Los informes económicos de impacto de UPM se hicieron después de la firma del acuerdo protegido por cláusulas de confidencialidad. Con UPM el Estado se comprometió a hacer obras públicas por cientos de millones de dólares, también sin informes económicos con anterioridad a la firma del acuerdo.

El contrato con el grupo Ferrocarril Central –que el ministro conoce bien– incluye una cláusula que obliga al Estado a entregar las propiedades que haya que expropiar para la realización de la obra en un plazo de diez días. Repito: ¡Diez días! Eran cientos de inmuebles a expropiar. ¿Dónde están los informes jurídicos que respaldaron esa decisión? ¿Y los estudios económicos? Y no quiero hablar de todos los demás inmuebles que aparecieron después y que había que expropiar, lo cual ha enlentecido la obra y, además, va a ocasionar multas y gastos económicos al Estado.

Ni hablar del acuerdo con Leadgate. Es viejo, pero algunos de los que están en sala se deben acordar. ¿Dónde están los estudios económicos y jurídicos que respaldaron la decisión de que el Estado saliera de garante de las inversiones de Leadgate, que todavía estamos pagando?

En verdad, creo que tenemos un informe, el más importante: el de Presidencia de la República. Eso alcanza. Nosotros, por lo menos, podemos mostrar ese; de lo que hablé recién, no se puede mostrar ninguno.

Se habló mucho del secretismo de la negociación. En las negociaciones con UPM, Montes del Plata, Leadgate, Ferrocarril Central y otros, el Gobierno tenía la opción de que fueran secretas o no lo fueran. Era una opción del Gobierno. Fueron confidenciales, pero no necesariamente debieron serlo. En cambio, en las negociaciones en el marco de la conciliación de un proceso arbitral, las partes no tienen otra opción que negociar bajo confidencialidad. Esto es así porque si las partes no llegasen a un acuerdo, todo lo intercambiado durante la negociación no puede ser usado en el arbitraje. Por eso fue, obligatoriamente, confidencial. ¿Ustedes piensan que si esto se hubiera comunicado no habría salido en algún diario? Eso habría derribado la instancia de conciliación.

La primera reunión oficial de negociación, luego de comunicado el diferendo al Estado uruguayo, fue con el secretario de Presidencia de entonces, el doctor Miguel Toma, quien fijó de entrada –como correspondía, seguramente– la regla de la confidencialidad. Protegió al Estado determinando que esa primera reunión y las que vinieran serían confidenciales.

En otras instancias similares a esta, el Estado uruguayo negoció con empresas que habían notificado un diferendo a resolver en arbitraje. El caso más notorio fue el de Philips Morris; hubo negociaciones en el Gobierno del expresidente Mujica e, incluso, con el entonces ministro de Salud Pública. Toda esa negociación fue confidencial. ¡Pero hay más! Los contratos –ya no las negociaciones– con UPM y con Montes del Plata incluyen cláusulas confidenciales que todavía lo son. El acuerdo con Katoen Natie no tiene ninguna. Digo esto por aquello de la transparencia de la que tanto se habla. Todo lo que pasó se está discutiendo hoy acá, porque todo se conoce; sin embargo, hay cuestiones de UPM que todavía no sabemos.

Se ha dicho en sala que se debe aclarar todo esto y, en lo personal, pienso hacerlo. Voy a explicar por qué este juicio se perdía –lo haré con la misma autoridad con la que el miembro interpelante afirmó que se ganaba– y voy a demostrar por qué. Lo principal son los incumplimientos del contrato. Le dieron la llave a Montecon –lo voy a demostrar–, porque existió una connivencia por intereses mutuos –no digo complicidad sino connivencia por intereses mutuos– entre la empresa Montecon y la Administración del Frente Amplio. Y digo «Administración» porque me refiero al Gobierno, al Poder Ejecutivo y a la dirección de la Administración Nacional de Puertos. Unos, para tener una terminal de áreas públicas sin necesitar invertir ni pagar, usando los servicios públicos y la infraestructura portuaria pública, ganando lo mayor posible y sin competir con nadie. El Frente Amplio, desde el origen, estuvo en contra de la subasta y de la concesión de Katoen Natie. Le servía generar esa competencia desigual y desleal para erosionar a la empresa belga, socia del Estado en TCP. El Frente Amplio se opuso ferozmente, desde el origen, a la Ley de Puertos, fue contrario a esta transformación como a tantas otras.

Hoy se hablaba de acudir y ver la versión taquigráfica de entonces. Estaría bien mirar cómo se concebía aquel puerto. Era un puerto en el que el Estado tenía el rol de operador. Se operaba con funcionarios públicos, con pandilla, con gente privada que era sostenida por el Estado, con intereses mutuos que complicaban enormemente la eficiencia. La transformación del puerto, propietario de la infraestructura y concesionario a privados de la operación, generó un escándalo, pero fue la base de un cambio de modelo de gestión portuario que persiste hasta hoy y ha demostrado ser muy eficiente. El Frente Amplio siempre estuvo en contra, incluso de la creación de la TCP. En ese momento hasta se interpelaron ministros por la ley de la subasta y de la TCP.

Resulta que en 2001 se licitó. La empresa entró con un compromiso de inversión de USD 36:000.000 y comenzó a construir. El Frente Amplio llegó al Gobierno, y ahí tenía toda la legitimidad necesaria para implementar su política portuaria –que pertenece al Poder Ejecutivo– y, además, tenía la mayoría absoluta en ambas cámaras para realizar cambios legales si los necesitaba.

SEÑORA BIANCHI.- Exactamente.

SEÑOR GANDINI.- Y debo decir una cosa: lo intentó. Ya en 2006 o 2007, TCP no había terminado la construcción, todavía estaba en obra y se empezó a insistir con que una terminal especializada no alcanzaba. El entonces presidente de la ANP, señor Puntigliano, decía que TCP no podría absorber todos los contenedores que vendrían y que el puerto de Montevideo colapsaría si no se hacía de inmediato una segunda terminal especializada. ¿Se dan cuenta de cómo venía la cosa? No había terminado de invertir TCP –que era una terminal especializada– y ya el nuevo presidente del puerto anunciaba que no iba a alcanzar y, entonces, había que empezar con una segunda terminal. Digo, por las dudas, que voy a presentar una serie de documentos que después voy a pedir que se anexen a la versión taquigráfica, porque estas versiones a veces pueden terminar en la justicia y está bueno que todo lo que uno dice quede documentado.

(Se entrega documentación).

En el 2008, la prensa señalaba: ANP pidió celeridad al FA para habilitar la segunda terminal –necesitaba ley y mandaron una ley–; Gobierno cederá a privados 100 % de la nueva terminal portuaria; MPP quiere al Estado en los negocios de los contenedores; Gobierno concederá en subasta la segunda terminal portuaria. También se decía que el presidente de la ANP, Fernando Puntigliano, pidió a la bancada de senadores y diputados del Frente Amplio celeridad para aprobar el proyecto de ley que habilitaría la subasta para crear una segunda terminal de contenedores y alertó sobre la urgencia de autorizar el mecanismo antes de que el Puerto de Montevideo se saturara. TCP, con el Estado como socio, aún no había terminado las obras y ya era amenazado con una segunda terminal, apenas cuatro años después de haberse producido las subastas y sin haber podido empezar a operar, porque tenía las obras en pleno desarrollo. Es claro que anuncios de esa naturaleza tuvieron eco, obviamente, y llevaron a que la empresa internacional de origen filipino, ICTSI, presentara una iniciativa privada para construir esa segunda terminal. Entonces, mientras se procesaba el estudio de esa iniciativa y avanzaba el trámite parlamentario de una ley que habilitara esa segunda terminal, ICTSI anunció que mientras transcurriera el proceso invertiría USD 15:000.000 en equipamiento para comenzar a operar lo antes posible en muelles públicos, como debe hacerse, en muelles públicos. Acá está; es el documento 2, que refiere a la isla de contenedores. Se proponía construir una isla frente al puerto, en plena bahía, conectada por un puente de doble mano de 40 hectáreas. Entonces, se anunciaban cosas como: «Un nuevo operador interesado en el puerto de Montevideo» y «Montevideo tendrá nueva terminal de contenedores». Esto fue el 22 de julio de 2007. Después de que se había empezado a anunciar en el 2006 y todo lo demás, aparece ICTSI para construir una segunda terminal.

En ese entonces, el operador dominante del área pública portuaria era Montecon, que hasta ese momento había accedido al uso de las áreas portuarias a través del único régimen legal establecido en la Ley de Puertos y sus decretos reglamentarios. Claramente había dos mecanismos: el permiso o la licitación; no había otros. Montecon solicitaba un área a la Administración Nacional de Puertos, le daban publicidad al pedido, ponían avisos en el Diario Oficial y si ningún otro operador manifestaba interés, procedían a solicitar la aprobación del Poder Ejecutivo y se adjudicaba. Todo eso en forma legal y legítima. Reitero que estamos hablando de que esto fue antes del 2008 y aparece en el documento 3: «Administración Nacional de Puertos», fecha de 17 de setiembre de 2003, hay otras dos

del 2008; en fin, tengo varias. Allí figura que se hace público que la empresa Montecon S. A. se presentó ante la Administración Nacional de Puertos solicitando una prórroga del permiso de ocupación de un área de 4800 metros, etcétera; la ANP está dispuesta a acceder al petitorio por un período de seis meses, a partir del 25 de setiembre de 2008. Todos son así, y así se los daban, no había problema.

En el documento 4 figura lo siguiente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Poder Ejecutivo. El presidente de la república aprueba la resolución del puerto con fecha tal y la firma de Montecon S. A. Dice que se da una prórroga del permiso de ocupación de un área abierta, etcétera. También tengo otro, del 21 de noviembre de 2005, y los dos están firmados por el presidente Tabaré Vázquez. ¿Cómo había que hacer? Lo pedían, si no había ningún interesado lo publicaban, el puerto resolvía dárselo por resolución, lo pasaba y el Poder Ejecutivo lo otorgaba, con la firma del presidente de la república, por un plazo normalmente de 180 días.

En 2008, como se vencían las áreas ocupadas por Montecon, las vuelve a solicitar. La ANP activa el mecanismo legal descripto, pero esta vez, ¿quién aparece? ICTSI y dice: «Tengo interés». Y al decir esto la ANP procede al llamado a licitación por dichas áreas. Esto aparece en el documento 5, pliego de condiciones, donde están las áreas coloreadas y perfectamente determinadas. Son tres áreas, que están bien delimitadas en el puerto y son las únicas que se podían operar de esa manera, y se licitan. Insisto, es el documento 5: pliego de condiciones particulares del permiso para la explotación de áreas para almacenamiento de contenedores en el puerto de Montevideo. Se licitan tres áreas perfectamente delimitadas. Los oferentes debían tener la calidad de operadores portuarios y la base era de USD 2 el metro cuadrado, por mes. Al llamado se presentaron cuatro empresas: Montecon S. A.; Talfir S. A, operador portuario nacional del que era propietario ICTSI; Nelsury S. A. operador portuario habilitado del que era propietario Katoen Natie, y una empresa desconocida, sin antecedentes, llamada Adantir S. A. Tal como consigna el acta notarial de apertura de ofertas, el representante de Montecon intentó retirar una carpeta que integraba su oferta. ¡Vamos a decir todo, así queda claro por qué hablamos de transparencia! Hay una licitación, se encuentran presentes la comisión de adjudicaciones, el escribano, las cuatro empresas y cuando se va a abrir, el representante de Montecon pide la carpeta para sacar un sobre que está ahí. El representante de Talfir dice que no se puede hacer eso y exige que todos los oferentes conozcan su contenido. El representante de Montecon se negó a hacerlo y la presidenta de la comisión decidió lacrar dicha carpeta y pasarla a jurídica de la ANP para que decidiera qué hacer con ella. En el documento 6 está todo: está la oferta que retiró Montecon, después de haber sido vista por jurídica.

En el documento 7 figura el acta. Comienza: «En la ciudad de Montevideo el día quince de octubre del año dos mil ocho». Sigue: «Licitación Pública No. VII/08 del Permiso para la explotación de áreas…», etcétera. La escribana deja constancia de que previamente a la apertura del presente acto y luego de haber presentado Montecon S. A. sus sobres con la oferta y copias correspondientes, solicitó a la escribana actuante retirar de uno de los sobre una carpeta conteniendo documentación por haber sido agregada por error según sus dichos. En el documento consta: «La suscrita escribana no le permitió dicho retiro y le manifestó que cuando se abrieran los sobres presentados se consideraría la solicitud. En oportunidad de abrirse los sobres de esta empresa, se constata que se trata de una carpeta similar al original y copias presentadas». La escribana actuante le informa al señor –no importa el nombre–, representante de Montecon, que agregará la carpeta de referencia al expediente de la licitación cuya apertura se realizará, pudiendo solicitar a la ANP su retiro. Leída la presente el señor –tampoco importa el nombre– de Talfir deja constancia de que entiende que dicha carpeta forma parte de la oferta y solicita a la escribana actuante tener acceso a ella. Este era el documento 7.

En el documento 8 tengo las dos ofertas que presentó Montecon; son exactamente iguales, las mismas personas, etcétera. Son una copia fiel, una tiene tres firmas y la otra tiene una de las tres, pero son iguales; también lo voy a dejar como documento.

Las ofertas que se presentaron fueron de: Adantir –la desconocida– por USD 6,50 el metro cuadrado al mes; Montecon, USD 4,06; Talfir, USD 3,50 y Nelsury USD 3,50.

Cuando jurídica decidió abrir públicamente la carpeta, se conoció que contenía una segunda oferta por USD 2 al mes. Fue la otra oferta que presentó Montecon, en la misma carpeta; la única diferencia era que una tenía tres firmas y la otra tenía una. Quiere decir que –y acá viene la maniobra–, si no había otros interesados, Montecon sacaba de la carpeta la de USD 2 y dejaba la de 4,06 –está clavado–, pero, como había otros, se confundieron y metieron la carpeta con las dos ofertas. Ahí estuvo el error: dejaron las dos. Por lo tanto, Montecon había intentado introducir dos ofertas y luego retirar la que no le resultaba conveniente.

Además, Adantir, desconocida hasta el momento, resultó ser del mismo grupo económico que Montecon, por lo que también fue eliminada, ya que formaba parte de la misma maniobra fraudulenta que se intentó llevar a cabo. La comisión asesora eliminó, por intento de fraude, a Montecon…

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA BIANCHI.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–25 en 27. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR GANDINI.- Reitero: la comisión asesora eliminó, por intento de fraude, a Montecon. También eliminó a esa otra desconocida que era de Montecon, y recomendó adjudicar dos de las tres áreas licitadas a Talfir –o sea, ICTSI, la empresa filipina– y una a Nelsury. El Directorio de la ANP confirmó la adjudicación a Talfir y a Nelsury.

En el documento 9 tengo todos los nombres de las personas que integraban el Directorio de Adantir –la empresa desconocida–, que son los mismos que en ese momento integraban Montecon. Y acá viene uno de los grandes temas. El presidente de la ANP de esa época, Fernando Puntigliano, informa a la prensa que Montecon perdió todas las áreas, y lo mismo dijo el ministro Rossi en conferencia de prensa.

Dejo el documento 10, que ya mencioné.

Acá tengo las declaraciones y vamos a ver qué dijo el ministro Rossi. Respecto a la situación con Montecon, Rossi informó que hubo un llamado a licitación por determinados espacios, como es habitual por parte de la Administración Nacional de Puertos, y en el procesamiento de las propuestas surgió una situación irregular en la presentada por la referida empresa. Ello llevó a que la comisión encargada de las adjudicaciones y, posteriormente, las opiniones de los estudios jurídicos recomendaran la descalificación de la propuesta de Montecon y la adjudicación a quienes cumplieron con las condiciones establecidas en el pliego.

El presidente de la ANP, Fernando Puntigliano, informó a elespectador.com que la empresa Montecon perdió las tres áreas de depósito de contenedores que tenía en el Puerto de Montevideo.

Para lo que se ha dicho en sala, tengo el documento 11.

Montecon se quedó sin un metro cuadrado dentro del puerto; perdió. Venía actuando a través de permisos de 180 días, en la normativa vigente y bien aplicada. Cuando apareció otro competidor, la Administración Nacional de Puertos licitó y ganaron otros. Ellos fueron descalificados por querer introducir una cuestión irregular. No sé si es más que eso, pero Montecon fue descalificada. Quedó sin un metro cuadrado; quedó sin nada. Y acá empieza el problema, en 2008.

Sin embargo, Montecon, vencidos sus permisos de uso –no tenía más permiso– y habiendo sido descalificada en la licitación, no hacía entrega de las áreas. Ahí comenzó un largo proceso de ilegalidades dirigidas a beneficiar a Montecon, en perjuicio de la ANP –vamos a entendernos–, de los operadores y de la propia TCP. Mientras seguía sin producirse la entrega de las áreas a Talfir y Nelsury −no se les entregaba lo que habían ganado y faltaba que se hiciera lo que había que hacer, es decir que el Poder Ejecutivo adjudicara lo que había resuelto la ANP−, las autoridades de la ANP decidieron otorgar a Montecon espacios dentro de las mismas áreas que ya habían sido licitadas a través del pliego tarifario de la ANP. Esta tarifa se conoce como tarifa de almacenaje y refiere al uso del área portuaria por un plazo no renovable de noventa días. Allí se dice que: «Corresponde al servicio de almacenaje de mercadería de grandes volúmenes, de grúas o equipos de operadores portuarios y de vehículos o maquinaria autopropulsada». Claramente no es una tarifa para contenedores, sino para otras cosas. El decreto del 13 de octubre de 2008 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Economía y Finanzas establece el régimen de tarifas y dice: «… EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DECRETA […] 2.2.2, Servicio de Depósito de mercadería en rambla Tarifa U$S (dólares estadounidenses) […] a) Alcance: Corresponde al servicio de almacenaje de mercaderías de grandes volúmenes, de grúas o equipos de operadores portuarios y de vehículos o maquinaria autopropulsada. A las restantes mercaderías se les dará almacenamiento solamente en circunstancias expresamente permitidas por la Administración Nacional de Puertos…». Es decir, aquí se le dio la tarifa más baja del tarifario de la ANP. Parece extraño –ahora lo vamos a ver–, pero es un beneficio múltiple. Habían perdido, pero se les permitió seguir operando en las áreas que habían perdido sin entregárselas a los que habían ganado. Se les permitió operar con una tarifa fuera del tarifario, porque había otra tarifa para contenedores más cara, pero se le dio la más barata a pesar de que lo que operaban era contenedores. La ANP decidió, en este caso, por primera vez –y acá empieza el acomodo– desde la entrada en vigencia de la Ley de Puertos, apartarse del camino legal y permitir que Montecon siguiera operando en las mismas áreas que había perdido, pero no solo eso, sino que, además, decidió beneficiarla aún más. Montecon había ofrecido USD 6,50 con la trucha, que era de ellos mismos y USD 4,06, entonces se le podría haber dicho que se la quedara por un tiempo, pero ¿a cuánto? A lo que ofreciste, a USD 4,06, pero no, fue a USD 2,50. Esa decisión significó una pérdida para la Administración de USD 150.000 mensuales, o sea USD 2.200:000.000 por año, a valores de 2008. Esto lo dejó de percibir, por supuesto, la ANP y se lo ahorró Montecon y así siguió por los siguientes doce o trece años.

Los otros operadores seguían esperando y reclamando la entrega de las áreas que habían ganado, ya que el Directorio de la ANP había emitido resolución de adjudicación el 17 de febrero de 2009. El 31 de diciembre de 2009, diez meses después, el último día del año, el Directorio de la ANP decide anular la resolución de adjudicación y así terminó de consolidarse la permanencia irregular de Montecon como ocupante de las áreas públicas que había perdido en la licitación. Como dije, el decreto es del 13 de octubre de 2008 y el 31 de diciembre de 2009 –licitación

pública de la ANP para el otorgamiento de áreas donde figura un VISTO y un CONSIDERANDO− resuelve revocar la resolución, disponiendo en su lugar declarar frustrada la licitación. ¡Chau! A llorar al cuartito. ¿Y qué pasó ahí? Siguió operando Montecon. ¿A qué precios? A los del tarifario para otros bultos más baratos. Hubo reclamos, pero ninguno prosperó. Obviamente los reclamos fueron contra el mismo que decidió esto porque a quién le iban a hacer un reclamo, no iban a juntar firmas. Lo que pasó fue que le reclamaron a la Administración que le adjudicaran un área que habían ganado por licitación y que no se la dieran a quien había estado operando. No obstante, la siguió operando, no solo después de haber perdido, sino después de que lo habían descalificado por irregularidades alevosas en el proceso licitatorio. Esto es un escándalo y ahí empieza el problema.

Finalmente, en 2010, se produce la subasta de la segunda terminal de contenedores, esa que había empezado. Se abrió a las 10:00 y se cerró a las 10:05 porque nadie se presentó. Este hecho marcó el fin del camino legal con que el Frente Amplio quiso establecer una segunda terminal especializada de contenedores en el puerto. Es lo que dije al principio: quiso desandar el camino que habían recorrido las Administraciones anteriores para crear una terminal especializada –buscando crear otra y viendo lo de la isla–, pero al final no se presentaron. Tampoco se presentó Montecon; no se presentó nadie. A partir de allí, se empezaron a tomar decisiones tan arbitrarias como ilegales tendientes a beneficiar a Montecon hasta que se convirtiera de hecho en la segunda terminal de contenedores del puerto de Montevideo. Es decir, ya había concentrado todas las pequeñas empresas en una, que era Montecon.

Al principio, Montecon era uruguaya y chilena; luego, se transformó en uruguaya-canadiense. Era una empresa extranjera que constituyó un monopolio en áreas públicas –porque era el único operador de contenedores en dichas áreas– y recibió el beneficio de ser adjudicatario de esas tres áreas que se habían querido licitar adentro de las áreas públicas con una tarifa muy baja. Acá se habla de competencia, competencia y competencia, pero la verdad es que acá no hay competencia. Hay un concesionario que pagó en las subastas, puso millones de dólares, invirtió doscientos palos, tuvo que dragar al pie de su muelle y construir más explanada, más muelle para barcos más grandes y que paga un canon, la iluminación, las tomas *reefers* y la UTE por la energía que le da a los barcos, mientras que de este otro lado lo paga todo la ANP. No tiene que hacer explanada, no tiene que dragar, no tiene que pagar la seguridad, no tiene que hacer el cerco perimetral. No paga nada y encima cobra USD 2. Los resultados están a la vista: nunca más se hicieron licitaciones de áreas portuarias para contenedores, por lo menos hasta el 2018-2019, cuando se licitaron unos 15.000 metros cuadrados en total y se recibieron miles de ofertas por hasta USD 18 el metro cuadrado. Montecon seguía renovando cada noventa días las ocupaciones de las áreas, a pesar de que el propio presidente de la ANP, Alberto Díaz, proclamaba que los seudopermisos de almacenajes no eran renovables y siempre a una baja tarifa. Las autoridades de gobierno permitían que Montecon se promoviera al mundo como una terminal de contenedores y que se presentara como el dueño de los muelles públicos del puerto de Montevideo, a tal punto que se publicitaban como propias las obras de infraestructura que realizaba el puerto con fondos públicos en el muelle C. Aquí tengo varias capturas de pantalla y en la página de Montecon podrán ver que dice que, gracias a su infraestructura y a su equipo, Montecon es un prestador de servicios de alto nivel, versátil. Asimismo, pone las áreas y muestra sus muelles, indicándolos con flechitas. Cuando habla de Ultramar –que son ellos mismos–, dice que es el segundo operador portuario del Uruguay, con terminales de contenedores en el puerto de Montevideo. Y hay más declaraciones.

Se permitía que Montecon firmara contrato de servicios con sus clientes para varios años a pesar de su carácter de ocupador precario de las áreas públicas. Es decir, les daban las áreas por tres meses y se las renovaban por tres meses más, y se hacía de modo ilegal, porque aun siendo un permiso –ya lo vimos antes– lo tenía que firmar el Poder Ejecutivo. Nunca más lo firmó el Poder Ejecutivo. Recibieron cuarenta y ocho veces permisos por tres meses sin que los firmara el Poder Ejecutivo. Por lo tanto, cuando hablamos de ilegalidades, hablemos de esas ilegalidades, porque fueron esos polvos los que nos trajeron estos lodos; no estaríamos acá si hubieran cumplido con la ley. ¡Montecon tenía la vaca atada; estaba acomodado con el Frente Amplio! ¡Vendía y hacía contratos a dos y a tres años con las grandes navieras, asegurando atraque y muelle, y tenía permiso por tres meses! ¿Qué quiere decir? ¡Que estaba arreglado, que sabía lo que iba a pasar! ¡Había comprado el futuro, por conveniencias mutuas o vaya a saber por qué cosas! Esa es la constitución verdadera del problema que tenemos hoy: ese incumplimiento demostrado. Si yo lo puedo demostrar acá, imagínense a esos estudios de abogados demostrándolo allá. Nos pican en pedacitos. Perdíamos ese juicio y perdíamos mucho más: perdíamos prestigio a nivel internacional.

Yo pertenezco al partido que acaba de cumplir 185 años; existe desde que Oribe lo fundó con la divisa «Defensores de las leyes». ¡Nosotros vamos a defender la ley, así como estamos defendiendo el contrato de UPM! Mucho nos ha costado defenderlo, pero los Estados honran los compromisos, aunque los hayan firmado otros Gobiernos. Y vamos a defender lo que nació en el 2001.

Aquí está lo que no honró el Frente Amplio, que entregó, con pérdida de soberanía, a una empresa multinacional que se benefició sin cumplir con las leyes. Eso es lo que tenemos acá; eso es lo que está en juego –tengo más documentos y podría estar hablando horas acá–; es una entrega contraria al interés nacional. Perdimos millones de dólares y podríamos estar perdiendo más. Lo peor es que hace cinco años que no se mueve ni un peso de inversión en el puerto de Montevideo y no se hubiera movido por diez

años más; estaría congelado. ¿Sabe qué pasa, señora presidenta? Que la lucha de puertos sigue. Aunque uno se pare, el mundo sigue girando y en él siguen pasando cosas y un día va a haber un canal Magdalena y otro puerto en el sur.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Ya termino, señora presidenta.

¡Perdimos las cargas paraguayas porque los muelles públicos estaban llenos de barcos de carga operados por Montecon a precios bajos! Mientras la terminal de Montecon estaba vacía, las barcazas paraguayas esperaban una semana, ocho días, quince días, veinte días, hasta que se llevaron la carga a otro puerto. Lo que está en juego es el interés nacional, y es lo que estamos defendiendo con este buen acuerdo. ¿Que podría haberse hecho mejor? Todo se puede hacer mejor, pero nosotros nos bancamos este. Lo hicimos porque era lo que había que hacer por el interés nacional. Otros, entregaron; otros, incumplieron. Nosotros defendemos la ley.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR BONOMI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BONOMI.- Gracias, señora presidenta.

Estamos interpelando al ministro de Transporte y Obras Públicas por el acuerdo realizado entre este Gobierno y Katoen Natie en esta Administración. Vamos a insistir en esa tesitura y no vamos a caer en el jueguito de tratar de interpelar al interpelante; queremos tratar el tema que vinimos a tratar.

Se acusa a la oposición de hoy de supuestas irregularidades cuando era Gobierno. ¿Por qué el Gobierno de hoy, cuando era oposición, no señaló, subrayó y trajo al Parlamento esos temas en lugar de traerlos hoy para distraer la atención de lo que estamos tratando?

También se nos acusó de negociar con Katoen Natie. Sí, claro, siempre negociamos; lo que no hicimos fue acordar. No acordamos porque no cedimos cincuenta años, el monopolio ni Puntas de Sayago; no cedimos el fin de las multas ni el Reglamento General de Atraque de Buques; no terminamos con la acción de oro y no admitimos que se pudiera vender la concesión sin que interviniera el Estado. No hicimos eso.

No vamos a entrar en más de lo que dije, salvo en una constancia que dejaré al final de mi intervención.

Este es un tema bien dificultoso y se lo puede tomar por distintas aristas. Los senadores del Frente Amplio que me antecedieron en el uso de la palabra hablaron de lo jurídico, de lo económico, de la historia de este tratado y de cómo se extendió. Yo quiero tomarlo por otro lado, que quizás dé respuesta a algunas cosas que se dijeron por parte del Gobierno.

Nosotros no llegamos, como decía antes, a esta sesión por la sesión misma, sino que llegamos porque estamos preocupados por el puerto de Montevideo, por sus perspectivas estratégicas y por sus posibilidades. El tema lo estábamos tratando antes de saber que existía este acuerdo, sobre todo cuando nos enteramos de que en Argentina se estaba hablando del canal Magdalena y no tanto del canal en sí, sino de alguna de las valoraciones que se hacían para llegar a él.

El señor senador Rubio mencionó a Taiana, pero también se puede mencionar al ingeniero Horacio Tettamanti, que fundamentaba la necesidad del canal Magdalena diciendo que uno se podía parar en el Río de la Plata frente a la isla de Flores y ver una larga hilera de barcos que estaban esperando entrar a puerto. Agregaba que la mayor parte de todos esos barcos –si no todos– iban al puerto de Montevideo, y que si se hacían obras –se refería al canal Magdalena– Argentina podía recuperar una gran cantidad de esos barcos a los que les prestaba servicios el puerto de Montevideo. Reclamaba los servicios portuarios para esos barcos, los servicios portuarios que pudiera dar Argentina, pero atrás de eso había otras cosas; apuntaba mucho más adelante. Lo que más nos preocupó fue la argumentación, que era arrebatar a Uruguay los barcos, competir con Uruguay por los barcos. Y por ese camino no vamos a ningún lado. Ni Argentina ni Uruguay van a ningún lado por ese camino.

Nosotros –estoy hablando de los frenteamplistas que integramos la Comisión de Transporte y Obras Públicas– aceptamos una invitación de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes cuando fue a hacer su exposición el señor ministro Bustillo, con todo su equipo, y le planteamos este tema. Él nos transmitió preocupación al respecto y una estrategia que tenía dos puntas. Se nos planteó un puerto de aguas profundas –que, según manifestaba el presidente de la CARP, la parte uruguaya, tendría que ser en Rocha– y también buscar la profundización a 14 metros en el puerto de Montevideo.

Después hablamos con el señor ministro de Transporte y Obras Públicas en la Comisión de Presupuesto sobre el mismo tema, y en ese momento nos pareció importante que tuviéramos una serie de coincidencias, las que se vinieron abajo cuando en la Comisión de Transporte y Obras Públicas nos fundamentó el acuerdo con Katoen Natie con dos argumentos, uno de los cuales era evitar un juicio. ¿Por qué? Porque no se aproximaba a la importancia que tenía esto, por una perspectiva estratégica apoyada en un modelo de desarrollo de la producción nacional basado en un sistema multimodal de cargas; se basaba en evitar un juicio. Si uno lee el acuerdo, ve que en los primeros cinco renglones se habla varias veces de

la necesidad de evitar un juicio. Es decir que el punto de partida fue evitar un juicio.

Nos preocupó más el segundo punto, que era tratar de evitar la competencia interna, porque la competencia debilita. Recuerdo –por haberlas leído, no por haber estado presente– lo que citaba el señor senador Rubio de las actas donde el señor ministro Heber hablaba de la posibilidad de una segunda terminal, que defendía, y de la libre competencia, que defendía. En este caso planteaba en la Comisión de Transporte y Obras Públicas terminar con la competencia interna porque debilitaba, pero sobre todo ir a la competencia externa. Y acá es donde se plantea el problema, porque acá se manejan tamaño de barco, profundidad, calado, confundiendo lo que refiere al buque con lo que refiere al mar. Es decir, se confunde, mezclando todo, cuando en realidad la posibilidad de llegar a esos 14 metros de los que hablábamos se tiene que dar con algo planificado, progresivo, y teniendo en cuenta la demanda. Uno no profundiza de 10 metros a 14 metros. Profundiza con un plan que los lleve a 11, 12, 13, 14, y cada paso que da es porque hay demanda para usar esa nueva profundidad. De lo contrario, lo que tiene que hacer es costear el mantenimiento sin barcos que utilicen y que aumenten la demanda.

Entonces, esto requiere un plan. Ese plan está en el plan maestro del puerto y termina en 2035 con la profundidad a 14 metros. ¿Se puede adelantar? Se puede adelantar, atendiendo la demanda. Pero pasaba por los 12 metros; hoy debemos andar por los 12,50 o los 12,60; está autorizado 13 metros, y no está autorizado 14 metros. ¿Quién tiene que autorizar profundizar a 14 metros? Argentina, porque se van a profundizar aguas compartidas. Entonces, en la CARP se tiene que autorizar un proyecto. ¿Y nosotros vamos a lograr la autorización diciéndole a Argentina que vamos a hacer eso para competir con ellos y sacarle barcos? Eso es un horror táctico.

(Ocupa la presidencia el señor Oscar Andrade).

–Y ahí me empezó a preocupar mucho más de lo que fue el solo anuncio del acuerdo. Empezamos a profundizar en el acuerdo y llegamos a lo que decía ahora, pero tuvimos que recorrer todo un camino para llegar a eso.

En la Comisión de Presupuesto se nos decía que Argentina, a la larga, no va a poder evitar la autorización. No; Uruguay tiene que hacer un análisis de impacto ambiental y Argentina lo va a estudiar. Pero hay que buscar un acuerdo de complementación, no con el Gobierno argentino, sino con el país Argentina, que trascienda los Gobiernos. Si no tenemos algo de ese tipo nos van a demorar las posibilidades todo lo que puedan. Y esto es así por donde uno lo mire.

Se dijo varias veces que no se requieren solo los 14 metros en el puerto, sino los 14 metros en el canal. Sobre este aspecto se hicieron cuentas, se pasaron números, y los números no bajan de los USD 2.000:000.000. Yo tengo dudas sobre si esos números están hechos teniendo en cuenta que uno no profundiza para los barcos actuales, sino que profundiza para barcos más grandes; que esos barcos son más grandes de eslora, pero también de manga, y que el canal debe tener, por lo menos, cuatro veces el ancho de los barcos. De manera que probablemente se tenga que profundizar en el ancho por lo menos 32 metros más que lo que tiene ahora, multiplicado por 67 kilómetros. Entonces ¿qué costo tiene eso? Ese costo es mucho más grande.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BONOMI.- Cuando termine, señor ministro, con mucho gusto se la concedo.

Como decía, probablemente el costo sea mayor de lo que estamos pensando. Y la otra cosa que me parece que se maneja muy libremente es el tamaño de los barcos: 400 metros, 350 metros. Barcos de 350 metros ya han llegado a nuestros muelles. Los de 400, no. Pero para los de 400 metros hay que hacer una modificación mayor que profundizar pie de muelle y canal. Eso tiene un costo muy grande.

Cuando decimos que se ha entregado demasiado, el señor senador Rubio señaló que éramos bastante generosos en lo que tiene que ver con las carencias de la contraparte. Por ejemplo, hasta ahora, con tres incumplimientos cae la concesión, y de acá en adelante se necesitan cinco incumplimientos, pero somos todo lo contrario con respecto a nosotros mismos, porque somos enormemente exigentes en el acuerdo. Es como si se nos lo hubiera presentado y nos preguntaran si adherimos o no a él. ¿Qué problema tenemos? Si a partir de enero de 2022 la Administración Nacional de Puertos no ha instrumentado las restricciones para que otras empresas no puedan operar contenedores en el puerto, TCP tendrá derecho a que la rebaja de tarifas comprometida la cubra la ANP.

Por otra parte, el acuerdo dice que TCP quedará exonerado del pago del 50 % del canon por cada mes en que se verifiquen efectivamente esos incumplimientos. También se establece que, de no efectivizarse el dragado por parte de la ANP, TCP quedará exonerada del pago del 40 % del canon. Es más, si la ANP no corrigiera cualquiera de estas dos situaciones en un plazo máximo e improrrogable de noventa días, TCP tendrá derecho a reclamarle los daños y perjuicios, y el lucro cesante que hubiese sufrido por la omisión de la ANP en el cumplimiento de su obligación. Me parece que se establece un compromiso muy fuerte.

Además, si Argentina no autoriza, a través de un proyecto –no algo general–, que se empiece a aplicar una profundización de 14 metros, va a caer en el incumplimiento. En este aspecto pensamos que el acuerdo obliga demasiado. Mencioné un aspecto, pero el Estado pierde la capacidad de llevar adelante una política portuaria. Esto ya fue

dicho, pero lo reitero. ¡Es absurdo incorporar al acuerdo el Reglamento General de Atraque de Buques!

Respecto al dragado –que es a lo que más nos obliga el acuerdo–, ¿a quién sirve el dragado a 14 metros? En el puerto se trabaja con contenedores, graneles, pasajeros, pesca y carga en general. Al único que le sirven los 14 metros es a los portacontenedores, y a eso se obliga el Gobierno. Acá se habla de inversión en general; hay que invertir, seguro, pero en todo lo que se mencionó. ¿En qué invierte el Estado y en qué invierte la empresa? El Estado invierte en lo que sirve en adelante, es decir, en la profundización, por eso hacía hincapié en el costo de la profundización a 14 metros. Con nuevos barcos, ¿cuál es el costo?

¿En qué invierte la empresa? En la explanada. La empresa dice que tiene el 50 % de la capacidad ociosa –lo señaló el señor senador Bergara– y por eso puede pasar sin esa inversión, pero lo que no puede pasar sin inversión para llegar a lo que acá se dice es la profundización del puerto y del canal de acceso, y a esa profundización y a ese costo se obliga el Estado, pero no solo a los 14 metros. Si la empresa entiende que tiene que profundizar algo más se obliga al Estado, y si la empresa –no el Estado– profundiza en el puerto, la profundización del canal la tiene que hacer el Estado. En definitiva, el que se obliga con un costo enorme es el Estado. ¿Para qué? Para servir a una empresa monopólica. ¡Es para eso que se obliga! Y esto se maneja indistintamente. Cuando nos dicen –como nos dijeron– que 117 barcos no entraron, se referían a los contenedores. De esos 117 barcos, ¿cuántos eran de contenedores? Ninguno. Eran graneleros o madereros, y no tienen nada que ver con esto. Los que sí pueden tener algo que ver con esto son los paraguayos, que hace más de dos años tuvieron un problema, pero que ya no lo tienen porque fue superado.

(Ocupa la presidencia la señora Beatriz Argimón).

–Estamos poniendo cosas arriba de la mesa, barajamos y damos de nuevo, sin tener en cuenta de qué estamos hablando. No estamos hablando de las cosas que compromete el acuerdo. Hablamos del futuro y es cierto –yo coincido totalmente, ¡es cierto!– que se vienen momentos para el mundo y para la región en que la navegación es fundamental; los cambios en la navegación son importantes, tienen que ver con el tamaño y con el calado de los barcos porque necesitan nuevas profundidades. ¡Eso es cierto!

¿Estamos conscientes de que a eso vamos a llegar por acuerdo de complementación y no por voluntad nacional expresamente? ¿Estamos conscientes de eso? ¿Estamos conscientes de que se necesita navegación fluvial, de cabotaje, ferrocarril y mejora del transporte carretero en un sistema que hay que tender a integrarlo? ¿Somos conscientes de eso? ¿Somos conscientes de que por sola voluntad nacional no vamos a avanzar absolutamente nada? Al contrario, si lo que hacemos es competir con el que nos quiere sacar barcos o nosotros le queremos sacar barcos, no avanzamos nada.

Hoy al Río de la Plata entran aproximadamente unos 4000 barcos, de los cuales aproximadamente el 10 % –unos 400– entran a puertos uruguayos: Montevideo y Nueva Palmira. ¿Nuestro camino es que en lugar de entrar 400, entren 500, 450 o 550? ¡No! Nuestro camino es que con el cambio que va a haber –no es que uno diga que puede haber, ¡va a haber!– entren más barcos a la región, entren más barcos al Río de la Plata y todos tengamos la forma de ganar-ganar.

En todo este período –estos quince años que se ponen en cuestión–, el puerto de Montevideo pasó de tener un movimiento de aproximadamente 300.000 contenedores o TEU en 2004, a tener el récord en 2017 de unos 950.000 TEU. ¿Eso es solo eficiencia del puerto? Se mejoró la eficiencia, pero también aumentó la cantidad de gente que se volcó al mercado mundial del mundo asiático. Y en poco tiempo va a haber otro vuelco tan grande que necesitará de un desarrollo portuario multimodal de cargas en la región –no en el Uruguay, ¡en la región!–, en complemento con Paraguay, Argentina, Brasil y Bolivia. Eso tiene que existir, pero nosotros no nos vamos a abrir paso a los ponchazos ni a los codazos. No nos vamos a abrir paso así. Nos abrimos paso si tenemos voluntad de complementación. Esto que se acuerda se hace sin tener en cuenta esa necesidad de complementación.

Cuando se habla de la profundización que tiene que autorizar Argentina, entramos en una lucha que no tiene sentido, ni para ellos ni para nosotros, pero planteado así no tiene sentido; no vamos a avanzar un tranco de pollo. Por eso, nos estamos planteando otra cosa. Y por eso, a la vez, nosotros manifestamos que acá ha habido grandes errores. Asimismo, hemos planteado irregularidades que se pueden imputar.

Me refiero a pergeñar la mayor entrega de soberanía de la historia reciente del país, dando el control absoluto de un componente esencial de nuestro comercio exterior a una empresa privada en régimen de monopolio durante sesenta años. Decimos sesenta años por las dudas, porque este acuerdo terminaba en el 2031 y ahora se fue hasta 2081 pero como no va a empezar en el 2031, sino ahora, son sesenta años y no cincuenta.

Se adopta una decisión que le reportará más de USD 1.000:000.000 de ganancia a una empresa privada, una multinacional belga, a cambio de nada y a sabiendas de que se trata de un acto ilegal. Se oculta el verdadero contenido del acuerdo, incluso luego de su firma y hasta el momento exacto en que se dictaron los decretos que lo consolidan, con la intención de generar el hecho consumado, antes de que la opinión pública, las empresas afectadas o sus propios socios de la coalición pudieran hacer algo para impedirlo. Han claudicado frente a una farsa de litigios sin dar pelea, apresurándose a reconocer una supues-

ta responsabilidad del Estado por haber aplicado mal la normativa durante cuatro Administraciones consecutivas, con el objeto de justificar un acuerdo que atará de manos a los próximos doce Gobiernos.

Se firmó un contrato completamente nuevo, sin el llamado a licitación que corresponde por ley, simulando que se trataba de una simple prórroga de plazo.

Se abrazaron a la cifra absurda de USD 1.500:000.000 para generar alarma y justificar una decisión que, en realidad, nada tiene que ver con la necesidad de evitar un supuesto litigio inminente. Esta cifra sospechosamente aparece por primera vez cuando el Gobierno entrante toma las riendas de la negociación.

Deliberadamente se abstuvieron de utilizar los abundantes recursos técnicos disponibles en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Administración Nacional de Puertos para enfrentar la amenaza del juicio y para analizar la conveniencia del acuerdo, de modo de generar el hecho consumado sin dar oportunidad a la aparición de objeciones.

Simularon que los servicios técnicos y el Directorio de la Administración Nacional de Puertos tuvieron acceso al acuerdo y brindaron el asesoramiento previo a la decisión del Poder Ejecutivo en la forma que lo exige la ley.

Se sustrajo el contrato del control del Tribunal de Cuentas, a sabiendas de que las múltiples ilegalidades en las que se estaba incurriendo motivarían serias observaciones. En síntesis, abusaron de los poderes investidos en las autoridades realizando actos arbitrarios en beneficio de una determinada empresa privada, lo que causará serios perjuicios a la Administración y a los ciudadanos de nuestro país durante las dos próximas generaciones.

Nosotros pensamos que esto es un desastre para el país y que este Senado no puede dejar pasar; tiene que buscar alguna salida que cambie la cosa. Para nosotros, esa salida tendría que pasar por admitir la libre competencia con contenedores en el puerto de Montevideo, recuperar la decisión soberana sobre cuestiones que afecten el funcionamiento del puerto y derogar ese proyecto de atraque. Habría que buscar una salida para este problema, que es enorme.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BONOMI.- Más adelante voy a dejar una constancia, pero ahora voy a conceder una interrupción al señor ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Solicito que se le dé la palabra al señor subsecretario.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Señora presidenta: el señor senador Bonomi abordó distintos temas y nos generó preocupación lo vinculado a la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros. Si no entendimos mal, el señor senador lo ve como algo a mediano o lejano plazo, para el 2035, según surge de sus palabras. En este momento no lo ve como conveniente o, por lo menos, como muy costoso. Me llama la atención porque recuerdo, cuando fui diputado en el período pasado, el anuncio que el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, y el presidente de la delegación en la CARP, lamentablemente fallecido, Felipe Michelini –a través del Gobierno del Frente Amplio–, hicieron en el 2018, cuando los recibimos en la Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida: que en el ámbito de la CARP se había conseguido la autorización, la anuencia argentina, para el dragado a 14 metros. En ese momento, eso se exhibió como un logro del Gobierno del Frente Amplio. Pero lo que más me preocupa es que en el contrato con UPM Uruguay se comprometió, en un plazo de cinco años y luego de que esté pronta la planta de UPM 2 en Durazno, a tener un calado de 13 metros. Quiere decir que siguiendo la práctica habitual de navegación en el Río de la Plata, se necesitan 60 centímetros bajo quilla; estamos hablando de 13,60 metros. Y este es un compromiso que asumieron el Gobierno del Frente Amplio y el Uruguay y que este Gobierno respeta, honrando la tradición de respetar los compromisos firmados por los Gobiernos y el Estado uruguayo.

Entonces, este es un tema que tenemos ahí nomás porque hay compromisos firmados. No nos cierra mucho esa visión que acaba de plantear el señor senador Bonomi con lo que hizo el Gobierno del Frente Amplio en su momento a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas representado en la CARP y con los compromisos asumidos por el mismo Gobierno, que obligan al Estado uruguayo en esta materia.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor senador Bonomi.

SEÑOR BONOMI.- Gracias, señora presidenta.

Creo que hubo una mala interpretación de lo que planteé porque dije que los tiempos de la profundización no surgen de la firma de ningún acuerdo, sino de lo que se pueda acordar en la CARP y que en el acuerdo no se puede establecer lo que se logre en ese ámbito. Si la CARP no autoriza la profundización de 14 metros del canal, Uruguay no puede hacerlo. Entonces, advertí con-

tra la necesidad de tener una visión complementaria e integradora del problema.

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra para una moción de orden.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–23 en 25. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR BONOMI.- Como decía, me parece que está claro que la firma con UPM tiene que ver con lo que se aprobó en el plan maestro; esa es una primera cuestión. Creo que es necesario acelerarlo; estoy convencido de eso, pero no es un problema solo de voluntad nacional. Hay que dar pasos en el sentido de acordar, pero sin partir de la base de que son para competir mejor contra ellos; no es así. Esa es nuestra preocupación. Reitero: hay que tratar de apurar; el problema es cómo. No se trata de la importancia de que los barcos sean más grandes o tengan mayor calado, sino de cómo se logra eso a partir de la acción nacional. Creo que se confundió el hecho de que eso se pueda hacer a partir de la inversión de la empresa, porque no va a hacer ninguna inversión que tenga que ver con la profundización del puerto ni del canal. Eso es lo que quiero aclarar.

Finalmente, señora presidenta, quisiera dejar una constancia sobre la vigencia del Decreto n.º 183/994 y la nota del ministro Rossi, porque entre tantos ataques sin dar demasiadas explicaciones, la única defensa sobre los aspectos jurídicos de este acuerdo ilegal ha sido la afirmación del ministro Heber de que ese decreto estaba vigente, citando una nota del entonces ministro Rossi. En esa nota, en ningún momento Rossi afirmó que existiera ningún monopolio ni prioridad ni preferencia ni exclusividad. ¡Y claro que está vigente el decreto!, pero de sus 111 artículos el único que le interesa al ministro para su defensa es el 72, que no puede ser nunca leído en contra de lo que dice una ley, que es una norma de superior jerarquía.

La lectura que hace el ministro Heber se saltea e ignora la Ley n.º 17243 –¡la propia ley de creación de TCP!–, en su artículo 14, literal D); esto que el ministro omite es reconocido hasta por la propia Katoen Natie.

Así es, señora presidenta; así lo puso por escrito Katoen Natie en su nota de citación a consideración de octubre de 2019. En el artículo 40 de su nota dice, textualmente, que el artículo 20 de la Ley n.º 17243 establece que su propósito es el desarrollo de la terminal por el concesionario para posicionar al puerto como puerto de trasbordo, sin perjuicio de la competencia prevista en dicha normativa con los muelles públicos. O sea que la propia empresa reconoce la vigencia de la competencia dentro del puerto con los muelles públicos.

El ministro Heber contradice algo que nadie dijo e ignora, al mismo tiempo, lo que todos dicen, incluso Katoen Natie.

Nadie cuestionó la vigencia del Decreto n.º 183/994 en su totalidad, lo que estamos diciendo nosotros y los expertos independientes que lo han estudiado es que el artículo 72 de ese decreto está, o bien derogado por la ley, o se debe interpretar de una forma que garantice la libre competencia con los muelles públicos, tal como lo afirma la propia Katoen Natie en su nota.

También así opina el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, tal como quedó establecido en la Sentencia 330/008 que presentamos en conferencia de prensa.

Eso es todo, muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: hay dos temas que considero importante señalar, porque parecería que uno solo repite y repite; esto es como un diálogo de sordos, no escuchamos los argumentos.

Yo quiero insistir en la lectura que hice porque lo que leí no son palabras mías, son del ministro Rossi. Cuando recibe las consultas, que fueron hechas por carta de Katoen Natie, firmada por el señor Karl Huts, a la Administración, el ministro, cuatro días después –porque el 19 de octubre se la mandan y el 23 de octubre responde–, contesta: «Este ministerio, así como la ANP, debe en su gestión ajustarse a la legislación vigente y sus disposiciones reglamentarias, en este caso la Ley de Puertos» –la Ley n.º 16246, del 8 de abril de 1992– «y su decreto reglamentario», el 183.

Si debe ajustarse es porque no estaba ajustado. Está confesando públicamente y por escrito un elemento indispensable –que iba a ser utilizado en un futuro en una instancia judicial–: que no se estaba cumpliendo con la ley ni con el decreto, porque la ley dice claramente qué hay que hacer; parecería que hay que leerla nuevamente. En los artículos 11 y 12 de la Ley de Puertos se habla claramente de la instancia de tener terminales especializadas. Así lo establece el decreto, que habla de: «A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores; B)

Evitar la formación de monopolios de hecho» –¡verdad!– «y, cuando ello no fuere posible,» –¡y cuando ello no fuere posible!– «establecer garantías que aseguren su control».

Entonces, creo, señora presidenta, que perfectamente en esta interpretación de la ley –que habla de evitar monopolios, pero que cuando ello no fuere posible se deben establecer garantías de control–, la prioridad del atraque está en el decreto reglamentario; esto no se cumplió. Agrega el señor senador que no acordaron porque en esa instancia no estaban dispuestos a dar ningún monopolio. ¡Eso no es verdad!, y están los memos que atestiguan la negociación. No acordaron porque no llegaron a la cifra que pedía el entonces ministro Rossi, que era de USD 250:000.000; no llegaron y discutieron por los USD 93:000.000 que ya habían invertido. La empresa quería poner USD 160:000.000.

Eso, señora presidenta, creo que es motivo de aclaración, para que no se vuelva a insistir en los argumentos que ya leí.

SEÑOR DA SILVA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DA SILVA.- Gracias, señora presidenta.

Van diez horas de una interpelación que, a mi entender, en estos meses que tenemos de gobierno es la interpelación que se puede justificar más. El Frente Amplio ha interpelado a la ministra Arbeleche –hoy más que nunca nos damos cuenta de que fue por una ridiculez– y al ministro de Salud Pública, en una interpelación extemporánea. Esta es una interpelación interesante, que hace gala de ese mecanismo constitucional de control que debe tener la oposición cuando se tratan temas como estos: temas de Estado, temas serios. Esta temática no es una política de Estado. El puerto no es una política de Estado en este país porque el Frente Amplio sistemáticamente se ha opuesto, una y otra vez, a todo tipo de modernización que se intentó hacer en el puerto de Montevideo.

Antes de empezar a argumentar, permítaseme referirme a quienes están escuchando con preocupación el resultado de esta interpelación, que son esos setecientos empleados que tiene la empresa Montecon. En lo personal, estamos muy preocupados por su futuro y, desde ya, comprometemos todo el esfuerzo de esta bancada para tratar de que no se pierda…

(Interrupción del señor senador Andrade que no se oye).

–¡Cállese y espere!

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- Senador Andrade, ¡por favor!

Prosiga, senador Da Silva.

(Dialogados).

–No dialoguen.

SEÑOR DA SILVA.- Esto me preocupa y por eso, desde esta bancada vamos a hacer todos los esfuerzos para tratar de que no se pierda esa mano de obra calificada en los futuros años del puerto de Montevideo.

Ya conocemos a los jinetes del apocalipsis, que hoy vinieron a dar datos contrafácticos. Como uno se tiene que meter en los temas, voy a dar lectura a cuáles eran los argumentos del Frente Amplio, allá por 1991, cuando fue discutida la Ley de Puertos. Gran coherencia tienen en lo catastrófico. Hemos escuchado argumentos catastróficos, ni uno solo a favor. La verdad es que son parecidos a los que decía el entonces senador Korzeniak, el entonces senador Arana y, por supuesto, el entonces senador Jaime Pérez. Miren lo que decía: «Creo que, en primer lugar, hasta por razones morales, no habrá que aprobar este proyecto tal como viene» –la hoy reverenciada Ley de Puertos– «porque nadie puede poner a los trabajadores en situación de disputarse desesperadamente un pedazo de pan». ¡El apocalipsis! Treinta años después estamos igual. «De esta manera» –decía el entonces senador del Frente Amplio– «se volverá a formas de trabajo anteriores, al caos, a luchas fratricidas entre obreros y eso, obviamente, no permite trabajar con tranquilidad ni ser eficaz». ¿Por qué lo cito? Porque es el mismo lenguelengue que hemos venido escuchando durante mucho tiempo.

Integré la comisión que analizó la ley de urgencia del Gobierno del presidente Batlle y también estuve en la Bolsa de Valores; por eso, muchas de estas cosas me producen un *déjà vu*. ¿Qué pasó en el medio? Les tocó gobernar. ¡Les tocó gobernar! ¿Y qué hicieron con aquello a lo que se habían negado sistemáticamente? No hicieron nada. Es más, si uno tiene que poner una cucarda a los mayores defensores de la Ley de Puertos del año 1992, se la damos a la bancada de la oposición.

Eso, señora presidenta, va exactamente al corazón de los argumentos –contrafácticos todos, apocalípticos todos, caóticos todos– que acá se nos ha querido relatar; acá y afuera, porque se dice «no entrega del puerto». El puerto de Montevideo no tiene una sola rondana para cargar, ya no una grúa, ¡una rondana para cargar contenedores! Está privatizado hace años. Estamos hablando de un lío entre empresas multinacionales, de las cuales una, vaya a saber uno por qué, ha tenido la vista gorda, el beneficio, el acomodo de los Gobiernos frenteamplistas.

El senador Gandini nos quitó gran parte del raconto. La argumentación fue ¡exacta!, y muestra a un Gobier-

no que parece de una república bananera. Por un lado, el concesionario tiene todas las obligaciones y, por otro, al observado –al que metió dos sobres, el anulado–, le dan una tarifa más barata que la debida y con permiso precario por varios años. Ese es el quid de la cuestión y el porqué de que estemos hace diez horas discutiendo este tipo de cosas. Hoy se habla de la falta de responsabilidad, y se nos mira libres de cuerpo, libres de culpa; pero, señora presidenta, si hay un anuncio, un inicio de arbitraje de la empresa Katoen Natie, es por la absoluta falta de transparencia y diligencia de los Gobiernos frenteamplistas. ¡Queda más que claro! ¿O es necesario que volvamos a decir cada una de las situaciones cercanas que han tenido los Gobiernos frenteamplistas con la empresa Montecon? ¿Es necesario? Lo decimos. ¿Es necesario?

Y se viene acá en una especie de actitud de defensa de la soberanía, cuando en realidad atentaban contra una empresa que, a la postre, es el Estado de todos nosotros. Si algo tuvo el señor Atchugarry fue esa visión batllista de meterle un 20 % a TCP. ¡Operaron contra el Estado! Me acuerdo del embajador Carlos Pita, director de TCP, y pienso que no sé con qué cara podría llegar a estar en una interpelación como la de hoy, cuando vio cómo, sistemáticamente, los Gobiernos frentistas operaban contra TCP, favoreciendo.

¿Y sabe una cosa, señora presidenta? Le voy a decir que tolero algunos errores de funcionarios públicos, en algunas ocasiones, por temas filosóficos, ideológicos; tolero algunas cosas, pero cuando hay plata de por medio, esos errores no son errores. Tienen mucho más olor a corrupción que otra cosa, porque ¡vaya que habrá corrido plata! en esas decisiones que uno no sabe cuándo se tomaron, quién las tomó ni con qué régimen fueron amparadas. ¿O no corre plata en el puerto? ¿Cómo puede ser que haya una empresa que esté ocupando en forma ilegal, a tarifas más baratas, y todavía tengamos que salir a defender la posición uruguaya frente al mundo y a quienes han confiado en invertir en este país, y se nos interpele, libres de cuerpo, hablando de que no hay documentos? Podríamos estar hasta Semana Santa discutiendo sobre el oscurantismo en las negociaciones que tuvo el Frente Amplio a lo largo de los quince años con varios concesionarios, varios amigos del poder y varias empresas multinacionales. Acá, señora presidenta, se le dio la bienvenida a Matías Campiani; acá hubo un ministro de Transporte y Obras Públicas que llegó a justificar el nombre falso de un señor que fue a un remate de bienes púbicos y dio un nombre trucho. ¡¿Y a nosotros se nos viene a hablar de oscurantismo, señora presidenta, cuando lo único que hemos hecho es exigir a la empresa concesionaria USD 455:000.000 para agrandar el puerto, para que a través de esa ampliación el puerto sea más eficiente y competitivo, y eso redunde en nuestra obsesión, que es la gente que produce y trabaja en este país?!

Señora presidenta: nos hablan de oscurantismos. Permítaseme, con una sola imagen, graficar lo que es el oscurantismo.

(Se exhibe imagen).

–¡Esto es el oscurantismo en el manejo del poder! Esto es, señora presidenta, el oscurantismo. ¡Acá está la viva imagen del oscurantismo!, de los amigos del poder dominando y negociando en secreto los bienes del Estado.

Por lo tanto, vamos a cortar con la clase de gobernanza porque el archivo es largo y reciente. Insisto: es largo y reciente.

Acá, con mucha paciencia durante estas diez horas, escuché al rey de los números de la bancada de la oposición, que fue ministro de Economía y Finanzas, dándonos clases de cómo había que presentar los informes, sospechando de nosotros. Ahora, como el archivo es tan grande podría mostrarle que realmente es el rey de los informes, pero de los que redactaba a la hora de justificar que Ancap iba a obtener utilidades por un 15 %. ¿Y hoy se viene a poner en tela de juicio el honor y la diligencia de nuestro Gobierno? Hace muy pocos años, señora presidenta, con la mano izquierda –o la derecha, no sé con cuál firma– redactó un informe para que se pudiera presentar el balance de Ancap, que después fue capitalizado en USD 800:000.000. ¿Y ahora nos viene a dar clases? ¿De qué? ¡Miren muchachos que la memoria es larga y el honor es mucho más grande! El honor es mucho más grande, señora presidenta.

Por lo tanto, no se trata de entrar en corral de ramas; ¡entraron! y estuvieron un mes hablando y hablando. ¿Sabe lo que pasa, señora presidenta, en ese corral de ramas? Entraron como gallos machos y se van a ir como pollitos mojados, porque nuevamente…

(Interrupción del señor senador Rubio que no se oye).

–¡Cállese la boca!

SEÑORA PRESIDENTA.- Vamos a tratar de mantener la calma y seguir con el debate.

Puede continuar el señor senador Da Silva.

SEÑOR DA SILVA.- Nuevamente, los interpelantes están siendo interpelados ¡por la realidad y por los archivos!, señora presidenta. Por la realidad y por los archivos que nosotros no olvidamos; podemos callarnos, pero en su momento lo vamos a poner arriba de la mesa, porque las cosas son más que claras.

De los tantos asuntos que hemos hablado se ha hecho referencia a la ampliación a cincuenta años. Eso es una ley de cuño frenteamplista. Tengo en mi poder las discusiones del presupuesto del 2015, donde justificaban –por supuesto, con nombre y apellido: UPM– y comprometían a todos los uruguayos, al que tenía y al que no tenía, a diferencia de lo que hace el Gobierno del doctor Lacalle Pou que es obligar al privado a poner la plata. Esa ley fue

absolutamente justificada en 2015; estoy hablando de los cincuenta años. Y después hablan de no entregar el puerto; ¡«no entregar el puerto»!, dicen.

Señora presidenta: vamos a seguir sacando todas las caretas que sean necesarias para poder dejar en claro que el único ánimo que moviliza al Gobierno en torno a este tema es el sueño de tener un puerto grande, moderno, que pueda llegar a atender con más eficiencia todo lo que es el mundo de los nuevos barcos.

Hoy tenemos los frigoríficos con sus cámaras llenas de carne, ¡llenas de carne! ¿Sabe, entre muchas otras cosas, por qué? Porque esos barcos enormes no vienen para acá; se quedan en Santos o en Río Grande y no traen los contenedores para que nosotros podamos exportar. ¡Se ha más que quintuplicado el flete de un contenedor de carne a nuestros principales mercados! Hasta en eso, señora presidenta, nos afecta en forma directa. ¡Hasta en eso!

Estas son las cosas sobre las que tenemos que discutir en un servicio portuario donde existe trazabilidad; la trazabilidad la tenemos todos. En este país hay trazabilidad, en este país sabemos perfectamente quiénes fueron los que firmaron permisos truchos que después fueron revocados, y el premio fue ir de adjunto a la presidencia del puerto. ¡Todos lo sabemos, señora presidenta! ¡Todo se sabe! Y en el puerto, la trazabilidad es como medio homogénea; a quien le gusta, sabe que tiene todo el mismo origen, todos son la misma marca, porque la trazabilidad acá es para todo.

Señora presidenta: hemos hablado y hemos escuchado muchas cosas. El señor senador Gandini ha sido elocuente, y a la paliza de hoy de mañana del señor ministro Heber hay que agregarle lo expuesto por el señor senador Gandini, que hizo un raconto del acomodo.

Ahora vamos a referirnos a aquello de lo que se habló hoy temprano, señora presidenta, que es la memoria institucional; vamos a tomar esa memoria institucional y vamos a dejarla asentada en la versión taquigráfica.

Un ejemplo de memoria institucional es el exministro Rossi, pues el señor ministro Heber dejó claramente demostrada cuál era su posición. Es una memoria institucional política del Frente Amplio.

La otra memoria, que puede llegar a ser jurídica, es la revelación que nos hizo el señor ministro Heber sobre el doctor Toma; ahí hay memoria institucional jurídica, porque le aconsejó a un Gobierno –que lo está investigando–: «Tienen que negociar porque del juicio no nos salvamos». En lo personal, no conozco mucho a Toma, pero he escuchado cómo lo han elogiado por su participación en determinados juicios internacionales. Bueno, el ministro dijo que ese hombre había dicho: «Tienen que negociar porque van a perder, porque la macaneamos». Se hace responsable, señora presidenta; «nosotros somos los responsables», el Frente Amplio es el responsable de que hoy tengamos que llegar a este tipo de acuerdos. Un acuerdo que, dentro de todo, habla mucho de la visión moderna que tiene este Gobierno para con cosas tan importantes como el puerto. ¿Se demoró? ¡Sí! Pero se le sacó hasta el último centavo a los belgas: USD 455:000.000.

Acá se festejaba la llegada de Matías Campiani, que hoy cuestionan. Yo me dediqué a investigar para saber si Katoen Natie era la aerolínea Cosmos, si era «el caballero de la derecha» o algo parecido a eso, y me llevé la buena sorpresa de que es un jugador de fuste a nivel internacional; estamos hablando de jugadores de primera, de la Champions League. Esto no es un invento; esto no es OAS y Puntas de Sayago. ¡No! Esta es una empresa que uno la toca, es sólida y creíble, y ese es el ánimo con que nosotros hemos negociado.

Señora presidenta: creo, nuevamente, que los interpelantes van a salir interpelados. Esperemos que no solo salgan interpelados, sino que se hagan responsables de un error, aunque solo sea de un error, algo tan objetivo como eso. No he visto que nadie en este Cuerpo haya asumido el más humano de los reconocimientos, que sería decir: «Tienen razón, nos equivocamos; favorecimos a una empresa en forma indebida, y a partir de eso estamos enfrentando un juicio y tuvimos que salir a negociar». No he visto que pasara eso, aunque sí escuché hablar de estrategia, de calado, de los 14 metros, de que la gente no va a poder ir a pescar a la escollera Sarandí. Existe una preocupación por parte de un senador que va a quedar en la historia de esta discusión: no se va a poder ir a la escollera Sarandí. Pero no he escuchado que alguien haya asumido errores; hasta ahora, después de diez horas y quince minutos de sesión, no he percibido que se haya comenzado a encontrar una solución que permita acercar posiciones. ¡No! «Entregan el puerto» es lo que escriben en Twitter.

Señora presidenta: queríamos dejar estas constancias. Durante todo el año hemos estudiado el tema portuario, que no es de fácil abordaje porque es un reguero de plata. El puerto tiene una larga historia, y nosotros entendemos que el Gobierno está actuando con la mayor diligencia con la que pudo haber actuado en situaciones tan difíciles como esta.

Mientras nosotros discutimos acá sobre la escollera Sarandí, el mundo gira rápidamente, señora presidenta. Por suerte, la producción nacional de este país está confiando en este Gobierno, está reapostando con este Gobierno, y va a necesitar más y más volumen. Por eso, para nosotros es prioritario, como bien decía el señor senador Botana, que en las cuchillas de la laguna del Negro, en Cerro Largo –en el kilómetro 370 o 372 de la ruta 7–, la mujer y el hombre de campo puedan engordar tranquilamente sus novillos sabiendo que acá hay un Gobierno que está dejándolos producir y ocupándose de lo que tiene que ocuparse, que es generar marcos e infraestructuras grandes y modernas para que haya una sinergia, una simbiosis,

en lugar de preocuparse por favorecer –vaya a saber con qué intenciones– a los amigos de ciertas empresas, que tampoco son nacionales, sino multinacionales.

El señor senador Botana mencionó algunas noticias que vinieron de Chile que me dejaron realmente preocupado, pero capaz que si averiguan en la internacional que tienen ustedes, de repente pueden empezar a cambiar de opinión.

Señora presidenta: nosotros reafirmamos el apoyo al Gobierno, y dentro de él a quienes están sentados acá, porque somos testigos de fines de semanas de negociaciones, ocupados en defender los intereses nacionales, con transparencia, con diligencia y con profesionalismo.

Muchas gracias.

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Gracias, señora presidenta.

Si un día se quiere hacer un debate general sobre corrupción y partidos políticos, de ayer y de hoy, ¡encantado!

(Interrupción del señor senador Da Silva que no se oye).

–¡Cállate!

Repito: corrupción y partidos políticos, de ayer y de hoy. Ahí podemos hablar de todo. En el hoy, podemos encontrar desde las pasantías hasta las estaciones de servicio; y en el ayer, hasta presidentes de la república que hacen un juicio por difamación por enriquecimiento ilícito, y cuando el juez les pide que levanten el secreto tributario echan para atrás el juicio.

Pero ese no es el tema de la interpelación, señora presidenta. Por lo tanto, vamos a concentrarnos en la discusión de cosas que no se han logrado explicar en la interpelación, o que se intentan confundir.

El 2 de marzo, en la Asamblea General, hubo un anuncio impactante: nos salvábamos de un juicio de mil cuatrocientos y pico de millones de dólares, se iba a realizar la inversión más importante en la historia del Uruguay –USD 450:000.000– y, además, lográbamos mayor competitividad por una rebaja de las tarifas. Esos fueron los tres anuncios centrales que se pronunciaron. ¡Vaya importancia!

La primera referencia, que parece insólita, es que un Gobierno que enfrenta un juicio por USD 1.400:000.000 vaya a la negociación sin asesoramiento jurídico. Si el motivo principal de la negociación es un juicio, ¡el elemento central es lo jurídico! No estamos en la negociación de UPM, que nos estaba haciendo un litigio; se quiere poner como una comparación, pero ¡no! Acá teníamos una demanda y se opta por no recurrir a los informes de las asesorías jurídicas de la Administración Nacional de Puertos ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Además, se participa del juicio con la convicción de que estamos derrotados. Se participa del litigio, como bien dijo el señor senador Gandini, diciendo al ir a la negociación «nos van a cortar en pedacitos», a pesar de tener vastos informes jurídicos a favor de la posición del Uruguay. Parte de esos informes jurídicos a favor de la posición del Uruguay son de las propias asesorías jurídicas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Administración Nacional de Puertos. ¡Esto es un escándalo!

Enfrentar una negociación de estas características sin tener asesoramiento jurídico es un absurdo, salvo que quieran decir que tiene fortalezas jurídicas el informe de nueve carillas presentado a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. Yo creo que ante un tema de esta envergadura, un proceso de negociación tan complejo y temas de tanta implicancia política, nadie serenamente va a pensar que está salvada la posición del país con ese informe.

También hubo contradicciones que no se supo explicar; yo tengo las versiones taquigráficas. Acá se prometieron vastos y varios informes jurídicos, y los que conocemos son los de la empresa, para defender la posición de la empresa. Escucho la opinión de los representantes del Gobierno y coincide plenamente con la empresa que nos demandó. Yo celebro que no hayan tenido que participar, con ese espíritu, en el juicio contra Philip Morris o contra Aratirí.

¿Y ahora parece que la responsabilidad es de Toma? ¿Que fue él quien redactó el acuerdo? ¿Todo porque dijo que, en lo posible, había que evitar el juicio? ¡Supongo que sí! En lo posible hay que evitar el juicio, pero de evitar el juicio en lo posible a conceder un monopolio desregulado por sesenta años, ¡hay una diferencia sideral! Salvo que quieran decirme acá que lo que recomendó Toma fue acordar un monopolio desregulado por sesenta años, como forma de evitar el juicio. Bueno, si es así, estaremos condenando esa opinión de Toma, si la tuvo. Pero no fue lo que dijo el señor ministro en la sesión de hoy, por más que después se quieran agregar cosas que no se dijeron.

En realidad, ¿qué es lo que tenemos? El sistema de almacenaje en los muelles públicos se utiliza desde 1993, no desde el 2008. Entonces, la ilegalidad hay que rastrearla en 1993, y no gobernó el Frente Amplio desde 1993 hasta hoy, en esa gigantesca ilegalidad de permitir el almacenaje a los operadores portuarios que, como todos saben, piden permiso cada cinco años para utilizar los muelles públicos y se los autoriza. No es a partir del 2008, sino de 1993, y es clarísimo en la Ley de Puertos, en la ley de licitaciones y

en la de libre competencia que hay componentes sobrados para defender el tema de la libre competencia en el puerto. ¿Eso es excelente? No, pero la peor de las soluciones –en eso coincido con el ministro Heber– es el monopolio privado; ese es el peor de los monopolios.

No logramos saber si tenían información sobre la sentencia del TCA cuando negociaron y a mí eso me parece importante. El Gobierno de Batlle se enfrentó a Katoen Natie, a Terminal Cuenca del Plata, cuando quiso pretender el monopolio –ahora parece que le decimos que sí lo tiene; no sé en qué momento lo consolidó–, y el resultado de ese juicio nos fue favorable. ¿Ese antecedente se tuvo en cuenta? Parece que no, porque el centro de la posición de la bancada de gobierno es que estábamos entregados en el partido antes de jugarlo, que ya habíamos perdido, que nos iban a picar en pedacitos, que íbamos a perder o perder. Yo hasta ahora no escuché a nadie explicar –agradecería que alguien lo hiciera– de dónde salen los USD 1.500:000.000. Decimos que la demanda es disparatada; tratamos de fundamentarlo a partir de lo que invirtió la empresa, de lo que ganó en la licitación, pero la demanda lo supera varias veces. Los que creen que la demanda era justa y que íbamos a perder ¿pueden fundamentarlo en términos económicos? ¿En qué se apoyan para entender que el país estaba expuesto a pagar esa cantidad?

Ahora, si se accede a conceder un monopolio privado, la regulación debe ser una discusión nacional, pero acá no se dio una discusión, ni siquiera en la coalición de gobierno. Y esto no lo digo solamente yo, sino Cabildo Abierto, que se entera de que hubo acuerdo después de la firma; también lo dice el Partido Colorado, que sostiene que se enteró del acuerdo cuando se hizo el anuncio. ¿Puede haber tanta soberbia como para definir un tema país, trascendente, que abarca sesenta años y que tiene que ver con el comercio exterior, con esa base política tan débil y sin informes jurídicos y económicos? Eso es lo que estamos discutiendo. Nos quieren derivar a discutir otros temas, de allá y de acá, pero lo que estamos discutiendo es eso.

Nos parece un profundo error que no se tenga en cuenta a la comunidad portuaria. Ahora me dicen que se tiene en cuenta a los trabajadores, pero yo tengo acá el acuerdo. ¿En qué parte del acuerdo hay una línea que sugiera que a los setecientos trabajadores que quedan sin trabajo se los va a tener en cuenta en futuros puestos? ¿Hoy se dieron cuenta de los trabajadores? ¿No es un elemento principal, a la hora de negociar, que cae una empresa y setecientas familias quedan en la calle? Lo primero que hay que poner arriba de la mesa a la hora de negociar y de discutir, por lo menos desde la piel, es la generación de condiciones para que exista una bolsa de trabajo, así como preferencias y medidas. No hay un punto ni una coma. ¡No puede haber tanta hipocresía en la discusión o tanta falta de sintonía respecto al resultado de la negociación! Fue una negociación muy mala. ¡Muy mala! Se bajan siete tarifas, pero se desregulan todas las demás, o muchas de ellas; yo tengo acá el detalle. Entonces, le decimos a una multinacional que va a operar la playa de contenedores y que gane lo que quiera. «¡Haga de mí lo que quiera!». Eso es lo que se firmó. «¡Gane lo que quiera ganar durante sesenta años!». ¿Hace falta haber pisado la facultad de Daniel, de Mario, o de Botana, aunque no parezca? ¿Hace falta?

SEÑORA PRESIDENTA.- Disculpe, senador. Usted se está refiriendo despectivamente a un senador que, además, no está en sala para defenderse. Le pido, por favor, respeto.

SEÑOR ANDRADE.- Yo la entiendo, señora presidenta, pero no vi la misma coherencia cuando acá se nos trató de todo. ¡De todo, eh! ¡Y lo tengo anotado! ¡De todo!

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Espere un poquito que estoy hablando! ¡¿Usted quiere que le diga todos los epítetos y faltas de respeto que desde el miembro interpelante, pasando por todos ustedes, le dijeron al interpelado?! Le voy a decir: ¡secretismo!, ¡falta de transparencia!, ¡contradicción!, ¡inmoralidad! ¡Todo eso dijeron! ¡Así que cállese la boca y siga con respeto!

SEÑOR ANDRADE.- ¿Puedo seguir, presidenta?

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ANDRADE.- Sí, le permito.

SEÑORA PRESIDENTA.- Voy a pedirle que siga, a efectos de poder desinfectar la sala cuando corresponda.

SEÑOR ANDRADE.- Me pidió una interrupción el señor senador Rubio y se la estoy concediendo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- Le digo pacíficamente, señora presidenta, que si usted quiere hacer una intervención de esas características tiene que bajar a una banca…

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Es una aclaración que le hice al senador que estaba hablando!

SEÑOR RUBIO.- … tiene que bajar a una banca y decirlo acá. No puede hacerlo desde la presidencia.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Lo puedo hacer porque estoy aclarando lo que la Mesa hizo!

SEÑOR RUBIO.- ¡Está violando el Reglamento!

SEÑORA PRESIDENTA.- Si usted está cuestionando la Mesa, con mucho gusto votamos el cuestionamiento. Si quiere cuestionar la Mesa, lo puede hacer.

(Dialogados).

SEÑOR RUBIO.- Lo que le estoy diciendo…

SEÑORA PRESIDENTA.- Si usted quiere cuestionar a la Mesa, lo puede hacer.

SEÑOR RUBIO.- Lo que le estoy diciendo es que está violando el Reglamento.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡No estoy violando el Reglamento porque estoy aclarando!

SEÑOR RUBIO.- ¡Está violando el Reglamento porque está calificando!

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡No estoy violando el Reglamento! ¡Estoy aclarando lo que se dijo en toda la sesión!

SEÑOR RUBIO.- No, no, no.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar.

SEÑORA KECHICHIAN.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ANDRADE.- Con mucho gusto, pero pido que sea la última porque, si no, no me va a dar el tiempo y me quedan cosas por decir.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir la señora senadora Kechichian.

SEÑORA KECHICHIAN.- Un minuto nada más, señora presidenta.

Creo que usted no ha tenido el equilibrio necesario, porque no llamó la atención…

SEÑORA PRESIDENTA.- Cuestione a la Mesa.

SEÑORA KECHICHIAN.- No la estoy cuestionando, sino dialogando por un hecho palpable, que es que el senador Da Silva se refirió al senador Bergara, sin que él estuviera en sala, hablando de una manera muy despectiva, no solo del rey de los números, sino de su gestión como ministro…

SEÑORA PRESIDENTA.- No, señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- … ¡y usted no dijo nada!

SEÑORA PRESIDENTA.- No, señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- Es eso lo que estamos diciendo.

SEÑORA PRESIDENTA.- No fue en forma despectiva.

SEÑORA KECHICHIAN.- ¡Bueno! No sé entonces qué entiende usted por despectivo.

SEÑORA PRESIDENTA.- No tenemos los mismos criterios.

(Dialogados).

–Puede continuar el señor senador Andrade.

SEÑOR ANDRADE.- Entonces, ¿por qué decimos que están entregando el puerto de Montevideo? Por esto. Estamos diciendo que se concede la facultad a una multinacional a que gane lo que quiera ganar. Para intentar explicarlo a la ciudadanía, es como que uno diga: «Solo se puede comprar…

(Interrupciones).

–¿Es posible que haya silencio o es algo conmigo, señora presidenta?

(Interrupciones).

–¿Es posible que haya silencio?

SEÑORA PRESIDENTA.- Por favor, vamos a hacer silencio.

(Interrupciones).

–Vamos a hacer silencio, por favor.

Prosiga.

SEÑOR ANDRADE.- Pero ¿se pueden decir esas cosas en sala y que usted no diga nada?

SEÑORA PRESIDENTA.- Prosiga. Lo estoy amparando en el uso de la palabra.

SEÑOR ANDRADE.- ¡Sinceramente, no lo veo!

SEÑORA PRESIDENTA.- Prosiga. Acabo de solicitar silencio.

SEÑOR ANDRADE.- Voy a tratar de seguir fundamentando…

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Usted grita y no escucha!

SEÑOR ANDRADE.- Voy a tratar de seguir fundamentando por qué para nosotros este es un acuerdo de entrega de la soberanía, del puerto de Montevideo y de la economía del país.

¿Quiénes van a terminar pagando lo que Terminal Cuenca del Plata quiera ganar durante sesenta años? Los uruguayos. La Asociación de Cultivadores de Arroz se

pronunció en estas horas en contra de esto. ¿Por qué? ¿Porque están vinculados al Frente Amplio? ¡No! Es porque nota, ve, que hay un riesgo gigantesco de renta monopólica. Mariano Soler definía en términos jurídicos que hay dos formas de conseguir monopolio: una es el monopolio de hecho y la otra son las maniobras monopólicas. En este caso, la empresa belga es la gran beneficiara del acuerdo, la que gana en toda la cancha, la que se lleva toda la plataforma y la llave del monopolio, porque dependiendo de cómo maneje los contratos, se cumplirá el requisito para abrir la condición para la segunda terminal y la ampliación o no de la playa de contenedores. ¡Ni hablar del riesgo –al que acá no se ha dado respuesta– de que puedan vender su paquete accionario a una naviera! El grado de dependencia que se genera para el país es dramático. Sobre esto, hasta ahora no hemos encontrado una sola opinión ni del ministro ni de los legisladores de la coalición de gobierno.

¿No es un antecedente nefasto que ante una amenaza de juicio sin sustanciar cedamos de esta manera? ¿No es un antecedente nefasto ceder Puntas de Sayago gratis –reitero: gratis– a cambio de nada? Es más: ¿es legal?…

(Interrupciones).

SEÑORA PRESIDENTA.- Solicito que hagan silencio.

SEÑOR ANDRADE.- ¿Me habla a mí?

SEÑORA PRESIDENTA.- Estoy pidiendo silencio y que usted siga.

SEÑOR ANDRADE.- Pido que, por lo menos, se me respete el tiempo mientras surgen los ruidos de los que solo saben gritar.

¿Es legal que se firme un acuerdo para la compra de energía sin considerar al Ministerio de Industria, Energía y Minería ni a UTE? ¿Por qué la compra de energía es a ese precio? No hay ningún parque eólico al que le compremos la energía a ese precio. ¡Ninguno! Estuvimos revisando y no hay ninguno. Es más, compramos energía que no vamos a precisar, en los momentos en los que no la vamos a precisar y garantizamos a los belgas –de nuevo, con ganancias millonarias– durante sesenta años. ¡Fueron a negociar al borde de la rescisión de contrato, ya en curso el tercer año de incumplimiento, y se llevan el monopolio del puerto de Montevideo por sesenta años! ¡Peor! ¡Peor! ¡Se llevan el monopolio del puerto de Montevideo desregulado, sin informe jurídico, sin informe económico, sin diálogo político, sin diálogo social y sin siquiera consenso dentro de la coalición de gobierno! ¡Todo eso pasó! Es lo suficientemente grave como para ponerlo en consideración. ¡Solo puede ser resultado de mucho ego, de creer que no se necesita informe jurídico porque sabe más el que va a negociar que los especialistas! Lo dijo de manera contundente el senador Carrera en la interpelación.

Es más, en una parte del acuerdo nos comprometemos a que, si la empresa concesionaria determina que hay obras importantes para el puerto –vía consultoría y demás– y tiene que dragar, nosotros vamos a acompañar el canal de acceso, cueste lo que cueste. Estamos comprometidos de acá a sesenta años, no solamente en este primer acuerdo, sino en todos los demás del texto. ¿No es eso una cesión de soberanía? ¿No merece una discusión más profunda, una reflexión más honda, acuerdos políticos? Además, si no llegamos, vamos a cobrar menos del canon.

La operativa de contenedores en el puerto, en 2005, no llegaba a 300.000 contenedores, y pasó a 460.000 después de haber caído en 2019. Entonces, miremos todo lo que pasó en los quince años en el puerto de Montevideo porque, si no, parecería que fue todo un desastre. ¡Parece que fue todo un desastre la operación portuaria! Se intenta construir un relato, pero no es eso lo que vinimos a discutir. Acá hemos venido a discutir este acuerdo y cuáles son los elementos que nos llevan a generar un nivel de dependencia por tanto tiempo.

Imagino que si esta empresa belga negocia así, en esta condición, cuando está al borde de la rescisión y con muy débil base jurídica… Porque nadie puede pensar que los belgas son tan tontos como para tener un pleito ganado desde el 2008 y no presentarse ante ningún tribunal internacional. ¡Lo tenían ganado! Era soplar y hacer botellas. Se ve que esta empresa estaba tan mal asesorada que, a pesar de tener ganados cientos de millones, omitió el juicio. ¿A quién le van a hacer creer eso? Sinceramente, cuando mañana tengamos que discutir con el vecino, ¿a quién le van a hacer creer que esta multinacional esperó hasta octubre de 2019 para anunciar un juicio que tenía ganado, que es contundente, que es raspar y comer y que es millonario? Bueno, está difícil que alguien compre ese relato. Y es más difícil aun cuando quienes compran ese relato –que son los que fueron a negociar– deciden ir a negociar sin informe de los asesores jurídicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni de la Administración Nacional de Puertos y sin tener en cuenta, siquiera, los dictámenes del Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

(Interrupciones).

SEÑORA PRESIDENTA.- Silencio, por favor.

SEÑOR ANDRADE.- Frontera, pradera y puerto es lo que define a este costado de la Banda Oriental: nos tocó ser frontera en la lucha de los imperios, la pradera tuvo que ver con la riqueza y el puerto nos explica en la formación del Estado nación. Tiene mucho que ver. Eso es lo que estamos discutiendo. Y lo que estamos discutiendo se resolvió como se resolvió: sin más información, sin consensos políticos, sin informes jurídicos y sin informes económicos. Algunos de los que tenemos, en términos económicos, son de espanto; nos dicen que podemos llegar a perder USD 2.000:000.000 con todo sumado. ¡USD 2.000:000.000!

Y el otro argumento que se ha colocado como elemento central es la inversión. ¡Vamos a hablar de la inversión de USD 450:000.000! Primer costado de la inversión en términos de ampliación de la playa de contendores: es una inversión en un lugar en que el puerto tiene capacidad ociosa; tanto el muelle público, que recibió inversiones y ahora va a estar subutilizado, como el muelle que opera la terminal de contenedores tienen capacidad ociosa. Además, a esta inversión se le otorgó todos los chirimbolos, ¡todos! Todas las exoneraciones, ¡todas! Las de interés nacional, ¡todas! Por lo tanto, esa inversión la financiamos nosotros.

Acá tengo un informe de algunos conocidos tributaristas que dicen que no menos del 90 % de esa inversión se le va a devolver a la empresa con el no pago de impuestos. Repito: ¡no menos del 90 % de esa inversión en el puerto! Además, pongamos todo en la discusión, incluido el costado de la inversión ¿A cuánto nos comprometimos desde este lado para terminar pagando también esa inversión, que tiene como objetivo garantizar la condición monopólica para los belgas? Eso es lo que genera la inversión de hecho: garantiza la condición monopólica de los belgas y, además, también la vamos a terminar pagando nosotros, por lo menos en un 90 %, aunque puede ser más, porque hay dos proyecciones de escenarios que después podemos compartir para traer también a colación el tercer costado de la discusión.

Entonces, tenemos que nadie acá pudo explicar el tal juicio de los USD 1.400:000.000. Nadie pudo explicar cómo se llega a esa cifra; primer elemento de la fundamentación.

El segundo componente es el de las tarifas. ¿Quién firma acá que van a bajar el costo del puerto? ¿Quién firma? En el tratado no está, ¿no? Y del acuerdo no se deduce; al contrario, cuando a una empresa monopólica se le libera la posibilidad de colocar la renta, el riesgo de renta monopólica es altísimo. ¡Es altísimo! Este es un escenario más que probable. Entonces, el segundo competente, el de las tarifas, no está garantizado y el de la inversión sí, pero es una inversión que la empresa va a hacer para sí misma y que se la vamos a financiar graciosamente con impuestos que no va a pagar, en una decisión que jurídicamente tiene debilidades gigantescas a nivel legal y también a nivel constitucional.

Esto es lo que venimos a discutir hoy. No venimos a discutir la Guerra Grande. No; lo que venimos a discutir es este acuerdo y ha habido una intención deliberada de no discutirlo, porque en un juicio no van a importar los discursos de la cámara, en un juicio lo que va a importar son los argumentos jurídicos, que es lo que el Gobierno no fue a buscar antes de la negociación, y eso es de una irresponsabilidad gigantesca. Hasta ahora no he encontrado a nadie que me explique por qué sobraba pedir un informe jurídico a la asesoría jurídica de la ANP, cuando se tiene una demanda. No he encontrado a nadie de la coalición de gobierno que me explique por qué sobraba pedir un informe jurídico a la asesoría jurídica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas –o una consultoría externa– en medio de una demanda. Y repito: no es comparable la situación cuando se está enfrentando una demanda que cuando se está negociando con una empresa la instalación de una planta. Todo el mundo sabe que son componentes diferentes, más ante el riesgo de un litigio internacional.

Entonces, defender que ese es el mejor proceder es lo que acá venimos a cuestionar: la práctica política que nos dejó en esta condición de subordinación en un acuerdo que creo que es neocolonial, porque tiene aspectos que son neocoloniales, como la forma en la que se establecen algunos de sus componentes. Están en la carta que el señor ministro mencionaba ahora, y ojalá se corrijan en una futura normativa, pero lo que dice el texto del Reglamento General de Atraque de Buques le da una facultad insólita a la empresa. Si se redactó mal el decreto, habrá que hacer otro decreto, pero el que tenemos arriba de la mesa es el que está redactado y ni siquiera limita los contenedores, lo que parece absurdo. Esto no lo digo yo, sino González Lapeyre, que de esto sabe y ha sido contundente al respeto.

Entonces, admitir equivocaciones de esta magnitud es lo que estamos reclamando. ¿Para qué? Para barajar y dar de vuelta. No se puede tomar de la forma en que se tomó y generar un monopolio de hecho durante sesenta años para una empresa multinacional, y no lo digo por lo que pueda suceder adentro del puerto. ¿Qué pasa si esta empresa multinacional tiene acciones en otro puerto de la región y le conviene que la carga vaya para ahí? ¿Lo pudimos discutir? Antes de tomar la decisión, ¿pudimos pensar cuáles serían los impactos a nivel país? ¿Reflexionamos acerca de ese escenario probable de que le convenga disminuir la actividad acá para concentrarla en otro lado? ¿Medimos los riesgos? Creo que no lo suficiente. Nos enfocamos en un solo costado. Además, está bien que ahora la empresa pague, pero incumplió con los dividendos durante años. El Estado uruguayo tenía que recibir USD 6:000.000, pero le daba un USD 1:200.000, el mínimo, durante años. Estamos hablando de una empresa que incumplió y fue una de las cosas más litigiosas. Incluso, ahora fue al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social –tengo que reconocer que el ministerio no le llevó el apunte– a pedir que prohibieran el derecho de huelga. Esto fue la semana pasada. Estamos hablando de esta empresa, que ahora parece que tiene un antecedente maravilloso. Los antecedentes que recojo de la empresa son los de los trabajadores, que cuentan las condiciones de trabajo y en muchos casos son lamentables.

Entonces, en realidad, parecería ser que no miramos toda la jugada, todos los riesgos, todos los escenarios posibles. Miramos un escenario ideal: a la empresa le va a convenir que le vaya bien, va a mejorar el puerto, va a mejorar las exportaciones, Disneylandia. Ahora bien, el resto de los riesgos y las tensiones, en un mundo que tiene tensiones brutales, no se toman en cuenta. Repito: si esta empresa negoció con esta plataforma reivindicativa tan

alta, tan exigente, cuando estaba al borde de la rescisión y con una fundamentación jurídica frágil, me imagino lo que va a ser cuando golpee la puerta mañana para negociar, teniendo la condición de monopolio y un montón de fundamentaciones que se siguen planteando de que tenía la razón en todo, ¡en todo!

Miren, hay por lo menos cinco partes del acuerdo donde se señala, se describe que el documento es para poner en ley, reconociendo que el Estado estaba en la ilegalidad. Y si algo pasa cuando se llega a un acuerdo transaccional –esto es así hasta en una negociación de las más elementales, donde uno está defendiendo que tiene que ganar diez, el otro cuatro y se arregla por seis– es que las partes dicen que, sin abandonar el tema de fondo, como forma de subsanar, llegan a un acuerdo. Pero no se dice: «Yo me rindo. Usted tiene razón en todo». Y no solamente en el acuerdo, sino que todas las intervenciones de hoy coinciden plenamente con las posiciones jurídicas de los abogados que defienden a la empresa belga; ¡todas!, sin moverse un milímetro. Entonces, también eso es lo que estamos cuestionando: el temperamento con el que se fue a la negociación. Parecería que fuimos a negociar sin tener ánimo de defensa, con una bandera blanca, rendidos antes de empezar la discusión. Esa no es la forma en la que el país, el Uruguay, los uruguayos, el pueblo trabajador tiene que discutir la defensa del puerto porque, si no, en vez de Uruguay frontera, pradera, puerto, podemos terminar siendo Uruguay frontera, pradera, Katoen Natie.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA BIANCHI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de darle el uso de la palabra a la senadora Bianchi para una aclaración, queremos decir que siendo las 18:47, ni bien culmine su intervención vamos a retirarnos por el término de una hora a efectos de que se proceda a la higienización de la sala.

(Interrupciones).

–Estaba previsto para antes, a las 18:30.

Tiene la palabra la señora senadora Bianchi.

SEÑORA BIANCHI.- Señora presidente: no les voy a insumir tiempo porque, en realidad, fue tan caótica la intervención del senador preopinante que no encuentro línea argumental para lo que al principio pensaba que era una alusión. Lo digo con total honestidad. Ha superado mi capacidad de asombro y no le encuentro línea argumental. Así que les agradezco por el tiempo.

SEÑOR BOTANA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BOTANA.- Señora presidenta: quiero decir al Cuerpo que realmente no me siento ofendido en modo alguno, porque ofende quien puede ofender. Obreros de la construcción de manos tersas y suaves no me ofenden.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se pasa a cuarto intermedio por el término de una hora.

(Así se hace. Son las 18:48).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 20:02).

8) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑORA PRESIDENTA.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- «Montevideo, 18 de agosto de 2021

Señora presidenta de la Cámara de Senadores
Beatriz Argimón

De mi mayor consideración:

A través de la presente solicito al Cuerpo me conceda licencia al amparo del artículo 1.º de la Ley n.º 17827, de 14 de setiembre de 2004, por motivos personales, desde las 18:30 del presente hasta el jueves 19 de agosto.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Amin Niffouri. Senador».

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota).

–20 en 21. **Afirmativa.**

Queda convocado el señor Jorge Saravia, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

9) LLAMADO A SALA AL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa la discusión del tema en consideración.

SEÑOR COUTINHO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR COUTINHO.- Señora presidenta: seguramente cuando uno ve ahí a Luis Alberto Heber, ve a una persona firme, de carácter, con acción, con reacción; ve a una persona cuya firmeza lo lleva hoy a tener una de las máximas responsabilidades del país, como es ser ministro del Interior. Sin ninguna duda vieron en él esas condiciones para poder ocupar una función tan importante para el Uruguay.

Seguramente muchos ven al legislador que fue, desde mediados de la década de los ochenta hasta hace poco tiempo, un legislador de fuste, un legislador de carácter, un legislador contundente, experimentado, firme. Posiblemente, ven a la persona, al hombre al que la vida le ha dado golpes durísimos. Quizás como ven allí a ese hombre con carácter –con muchas experiencias vividas–, se produce el exceso, el abuso, el injusto manejo de algunas participaciones en las que creen que fácil y ligeramente pueden hablar de dolo, de entregador, de incapaz.

Lo primero que quiero hacer, señora presidenta, es trasmitir al interpelado que nadie hace experiencia ajena. Hoy está allí, en ese lugar; vino con responsabilidad republicana y por amor a su país. Esto es algo que también pude comprobar cuando integré una delegación que representaba al Uruguay en el exterior en un Gobierno del Frente Amplio. Compartí con él cuando participamos en esa delegación y lo veía en un parlamento internacional defender, discutir, estar espalda con espalda con legisladores frenteamplistas en el exterior deseando, luchando y aportando lo mejor para mi país.

Por lo tanto, en primera instancia, quiero solidarizarme y trasmitirle la fuerza a la persona, porque por más firme que parezca, nunca nadie tiene cuero como para aguantar denuncias de tal magnitud, porque atrás hay una familia, hay un grupo de personas en la vida de cada uno de todos nosotros. Espero que no se siga repitiendo esa discusión en este prestigioso lugar. Quiero trasmitirle, desde nuestra bancada y desde nuestro partido, que sabemos que estamos ante un hombre honesto, capaz, responsable y que ha dado su vida entera a la función pública.

Dicho esto, señora presidenta, me gustaría también hacer referencia a que este tema hoy nos dio la oportunidad y la posibilidad a todos de nutrirnos de algo tan importante como es el puerto porque, en alguna que otra instancia, parecía que justo íbamos pasando todos por acá, entramos y terminamos en una ida y vuelta de interpelación y manejo de situaciones, como si no existiera algo previo. Por el contario, sí existió mucha previa; sí hubo un trabajo serio y responsable, en la discrepancia, de los siete integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado de la república. Acá nada es novedoso, ya que el señor ministro tuvo la gentileza de venir a ese ámbito en dos ocasiones. Concurrió en una primera instancia y cortamos aquella sesión porque tenía que ir a vacunarse, pero volvió y siguió, argumentando con esa pasión que manifiesta y que sigue expresando hoy acá de que esto es positivo para su país, que es positivo para el Uruguay. También en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado pudimos escuchar a todas las empresas; pasaron decenas de empresas. En nuestro partido tratamos, interna y responsablemente, cada uno de todos los contextos y escenarios con respecto a esta gran decisión.

A medida que vayan transcurriendo las horas y la noche, la decisión será dar por satisfactorias las palabras del señor ministro. Además, somos parte de una responsabilidad de gobierno histórica, porque en algunas participaciones legítimamente varios integrantes de este Senado de la república hicieron mención –orgullosos ellos– a la colectividad política a la que pertenecen. ¡Qué lindo es sentir eso por la colectividad política a la que uno pertenece! Pero no es necesario agraviar al otro para estar orgulloso de la colectividad a la que uno pertenece. Yo estoy orgulloso de pertenecer a un partido serio, responsable, a un Partido Colorado que hoy, con responsabilidad republicana e integrando la coalición de gobierno, nuevamente va a ser parte de las grandes transformaciones históricas de la República Oriental del Uruguay. Soy integrante del partido que transformó la infraestructura, las rutas y los puentes de este país. En cada una de las recorridas por el Uruguay entero uno ve la obra de infraestructura y los aportes de autores fenomenales de nuestra colectividad política. Somos quienes transformamos el aeropuerto; había un aeropuerto y ahora hay otro. Hicimos las rutas, el aeropuerto y hoy estamos convencidos de que esta es la mejor opción para transformar también el puerto.

Integramos con responsabilidad una coalición y hoy el señor ministro tuvo la gentileza de anunciar que en los próximos días va a ingresar un proyecto de ley realizado y aportado por nuestro partido. Se pondrá a consideración acá porque esta es una coalición sin trauma, que vuelve a demostrar que se puede conversar, negociar, hablar. Es así como llegamos a un documento en el que Presidencia de la República y las autoridades que nosotros representamos concluimos que es un buen aporte para todo esto. Por eso vamos a seguir desarrollándolo en las intervenciones de mis compañeros.

En la LUC, este Parlamento pudo cambiar más del 50 % de los artículos del proyecto original. En el presupuesto nacional, el aporte de los partidos políticos que integramos la coalición y de la propia oposición permitió cambiar más de trescientos artículos. En este momento,

todos estamos trabajando para tener la mejor rendición de cuentas y se reciben los aportes sin drama, sin traumas, pensando en lo que es mejor para el país, para el Uruguay. Todos podemos hablar con respeto, quienes consideramos que esto es lo mejor y aquellos que entienden que no es la salida más adecuada.

Asimismo, acá todos somos políticos y, en algún que otro momento, se hizo mención de que no se iba a mirar hacia atrás porque vinimos a mirar otra cosa, otro tema. En este asunto es imposible partir del ahora sin mirar hacia atrás porque se está buscando la mejor salida en todos los aspectos, no solamente para evitar un juicio, sino también para plantear el puerto que se va a venir. Esto lo digo en forma personal: tengo derecho a coincidir con el ministro y las autoridades en que vamos a tener un gran puerto, que va a dar miles de puestos de trabajo y es una inversión que le hace bien al Uruguay. Vamos a competir con los puertos regionales y a estar a la altura de las grandes circunstancias. No tengo complejo porque no acuso ningún recibo y no defiendo los intereses de ninguna empresa; defiendo los intereses de los trabajadores, del hilo más fino. Soy del Partido Colorado, el escudo de los débiles; soy del Partido Colorado, el que prioriza y sabe claramente que sin capital no hay trabajo y sin trabajo no hay capital, y no tengo complejos con ninguna empresa privada. Lo que sí hay acá es un gran desorden entre varias empresas y priorizamos resolverlo o miramos hacia el futuro, convencidos de que esta salida es importante. Por eso hacían mención de que no se podía mirar hacia atrás y había que hablar puntualmente de esto. No, porque creo que llegamos a esto transformando un hecho negativo en positivo. Pienso que, como esto es positivo, políticamente se lo quiere ver como negativo. Yo estoy convencido de que esto es mucho mejor que lo que teníamos y que evita y genera varias acciones. Me parecía no menor mencionarlo, señora presidenta.

Creo que vino bien el corte –fue en el momento exacto– para acordarnos de algunos temas que nos mantuvieron unidos y fuertes, como la pandemia. Vino bien el corte para mirarnos un poco mejor las caras, porque nos esperan varios años para estar todos juntos acá intentando buscar lo mejor para el Uruguay. Vino bien porque, tal vez, muchas cosas que no desarrollamos acá las terminamos diciendo en las salas de prensa. Y a mí me permite intervenir con la tranquilidad y la confianza de mis compañeros para dar la primera voz de lo que nosotros entendemos de esta coalición, de la que estamos convencidos, conformes y orgullosos.

En realidad, vamos a seguir mirando en esa línea porque también estamos convencidos de que nuestros enemigos no están acá; nuestro enemigo es el desempleo. También pusimos foco en eso, porque acá se habla de los puestos que se perderían, pero confiamos en el Gobierno y en la palabra que nos trasmiten muchos de sus integrantes con respecto a que nadie se va a quedar sin trabajo, que esa mano especializada, esa gente que trabaja y tiene experiencia, va a tener la posibilidad de seguir haciéndolo y generando para poder salir adelante. Ese es un tema importante, porque no vinimos a dejar a nadie sin trabajo; vinimos a buscar una mayor prosperidad. Por lo tanto, la persona, la coalición, el partido, nosotros y después la opinión.

Todos tuvimos la oportunidad de aprender sobre las empresas, sobre las navieras, sobre el puerto, sobre todo lo que fuimos desarrollando. Hoy todos estamos en condiciones de saber muchas cosas más y no tenemos por qué acusar que unos opinan de acuerdo con una empresa o de otra, porque vinieron todas y algunas hablaron seis o siete horas y otras se fueron sin preguntas. Podemos entender o pensar que algunas tienen razón y otras no. ¿Por qué tenemos que estar de un lado o del otro? Yo estoy del lado del Uruguay y mi partido también; estamos convencidos –voy a trasmitírselo, señora presidenta– de que es así.

Está claro que la Administración Nacional de Puertos no respetó el régimen jurídico de la concesión de la terminal de contenedores a Terminal Cuenca del Plata, sociedad a la que insólitamente perjudica pese a que participa con un 20 % de su capital. No se respetó –se comprobó y fuimos buscando las coincidencias– el régimen jurídico de esa concesión, por lo que la Terminal Cuenca del Plata no pudo generar toda su explotación en los términos en que fue otorgada. Ahora, con el acuerdo que hace este Gobierno y que es cuestionado en esta interpelación, se va a reparar el perjuicio por parte del Estado uruguayo. La empresa se compromete a nuevas inversiones, renuncia al reclamo original y genera un nuevo régimen de tarifas que son más beneficiosas y favorecen la actividad del puerto y, por tanto, el interés del país.

La participación del Estado uruguayo en Terminal Cuenca del Plata demuestra la capital trascendencia de esta concesión, constituyendo una sociedad de economía mixta, modalidad tantas veces reclamada y pocas veces concretada –directores, síndico, derecho al veto–, que van a asegurar la participación no testimonial, sino real y verdadera, en la gestión de la empresa para poder garantizar el cumplimiento de los objetivos y de esta concesión que hoy cuestiona la oposición.

Además, esta concesión se inscribe en numerosos tratados internacionales de protección recíproca de inversiones firmados por el Uruguay con otros países. Tenemos que cumplir nuestros compromisos. Todos sabemos que, en su momento, se tomó determinada posición a este respecto, como ocurrió con la no votación del tratado con Finlandia, pero después se cambió de opinión y ahora todos estamos de acuerdo con respecto a lo productivo y trascendente para la historia del país que fue ese tratado.

Igualmente, con tanta certeza, con tanta contundencia, en un escenario de tanta incertidumbre, nos animamos a hablar, a descalificar o a terminar diciendo que las cosas no serán mejores. Yo siento que sí, que esto es para que estemos mejor; en ese contexto estamos con la expectativa

de que lo que va a terminar sucediendo es mejor. Esto es lo que se fue desarrollando en cada una de las participaciones del ministro, del subsecretario, de los legisladores de la coalición.

Me parece que sería reiterativo hacer el relato de todos los escenarios que han venido sucediendo, porque además son hechos que nadie desconoce. Lo que dice la oposición es «no vinimos a hablar de eso», pero eso es consecuencia de lo que se genera en esta negociación, pensando en el futuro.

Entonces, señora presidenta, voy a ir a lo que creo: este es un acuerdo evidentemente beneficioso para el Estado uruguayo y, por tanto, para todos los uruguayos. Podemos afirmar que el puerto de Montevideo se posicionará como el más moderno de la región. Hoy ocupa, como dijimos, a quinientos trabajadores. Contrata a más de cien empresas. Estas cien empresas generan más de dos mil puestos de trabajo. La inversión de la terminal fue de USD 144:000.000 hasta 2009, de USD 60:000.000 más entre 2010 y 2013, y en este momento totaliza USD 204:000.000.

La empresa podría haber abandonado su inversión en Uruguay. Acá se discute si era un hecho o no, pero lo cierto es que podría haberle ganado un juicio millonario al país. Sin embargo, optó por quedarse, en los términos de este acuerdo, con el Gobierno uruguayo, invertir cientos de millones de dólares más e intentar generar este nuevo desafío que tenemos todos los que hoy estamos apoyando, respaldando e impulsando este proyecto porque consideramos que va a ser así, que va a ser así.

El acuerdo firmado también implica un sistema de rebajas de tarifas a las exportaciones que impacta más que positivamente en la competitividad de los exportadores uruguayos en el mundo.

No vamos a hablar de escenarios de otras décadas. Hoy hay un nuevo mundo y se prevé también la instalación de molinos de viento que van a generar energía limpia, renovable, promueven la protección del ambiente y reducen la huella de carbono.

Por lo que hemos escuchado, parece que nada de esto va a funcionar. Pero lo cierto es que todo esto sí está funcionando y ha avanzado en el mundo. De manera que nos estamos modernizando, y está bien aceptar que competimos con los puertos de la región. No queremos un escenario en el que la competencia interna nos termine llevando a que no veamos este contexto.

A diferencia de lo que decía el señor senador Andrade, para mí un país es su infraestructura, su aeropuerto y su puerto. Y acá vamos dando un paso en ese sentido. Apostar al crecimiento del comercio internacional implica que cada vez se muevan más contenedores y que las empresas navieras busquen hacerlo en mejores condiciones de eficiencia, transportando en buques más grandes, bajando los costos de los combustibles, los costos por contenedor y mejorando las condiciones ambientales.

¿Por qué no pensar que en poco tiempo veremos esos buques de 400 metros, que van a estar llegando y que no van a tener los inconvenientes que tienen hoy? ¿Por qué no pensar en que esto nos está llevando hacia allí y que es el sueño de quienes hoy tienen la responsabilidad de gobernar, de decidir, de definir, de hacerlo? Otros tuvieron la oportunidad durante muchos años. Hoy es una responsabilidad que legítimamente tienen otros uruguayos porque la mayoría de los ciudadanos los pusieron allí para que los representen, para que tomen decisiones, para que apuesten por el Uruguay. Esos uruguayos están convencidos de que lo están haciendo de la mejor manera. Eso es lo que nosotros creemos.

La inversión prevista va a totalizar USD 455:000.000 y va a transformar el puerto de Montevideo. Vamos a tener un mejor puerto. Va a ser el mejor puerto de la región. Este acuerdo entre el Estado uruguayo y la empresa proyecta al puerto de Montevideo como el más moderno e importante de la región. Triplicará la mano de obra, tendrá tarifas más baratas y vamos a evitar un juicio que le iba a costar caro al Estado. De eso estamos convencidos y por eso consideramos satisfactorias las explicaciones de las autoridades que tenían la responsabilidad de representarnos en esta sesión para volver a trasmitir los conceptos que ya habían trasmitido.

Se podrá estar de acuerdo o en desacuerdo, pero no podemos aceptar que se hable de entregadores, de dolo o de incompetentes. Pensamos distinto y eso es muy bueno para una democracia y para un país. Sigamos teniendo nuestros puntos de vista. Acostumbrémonos y no tengamos ejemplos tan tristes y tan drásticos como tuvimos hace tan poco tiempo con la pandemia. Todos los uruguayos están esperando vernos de otra manera y no como seguramente nos vieron en algún momento en el correr del día. Somos, en gran parte, su expectativa, su esperanza, sus sueños, porque quieren tener un mejor mañana.

Mi partido va en esa vía. Da por satisfactorias las explicaciones del ministro; siente que intervino y aportó –esto van a desarrollarlo mis compañeros– y está convencido de que hay futuro.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR COUTINHO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco mucho al señor senador que me haya concedido una interrupción y también quiero agradecerle sus comentarios. Es mutua la estima y, por encima de pertenecer a partidos distintos, no in-

sultamos a quien opina diferente. Esa es una actitud demócrata. Hay opiniones distintas, que respetamos, y cada uno argumentará sobre su parecer, pero cuando entran los agravios es porque se acaban los argumentos, como decía un amigo mío.

Quiero aprovechar esta interrupción para hablar sobre algo que mencionó el señor senador, que me parece importante y quiero aclarar con más detalle, porque no tuve tiempo de hacerlo en las instancias de interrupciones o al contestar alusiones.

No tuvimos tiempo de analizar el reportaje al expresidente de la ANP publicado en *La Diaria*, que, por lo que tengo entendido, sigue siendo hombre de confianza del Frente Amplio. Allí expresa cosas muy importantes. Por ejemplo, la periodista le pregunta si hay subsidio y él responde: «¿Si hay subsidio? Sí, lo hay, los barcos pagan por el uso del puerto y después pagan por muellaje; si uno mira lo que cuesta mantener el dragado del puerto, lo que pagan los barcos no lo cubre». O sea, es una competencia desleal. Esto demuestra claramente que no se puede hablar de competencia cuando es desleal.

El periodista dice que «A finales de 2019 Katoen Natie hace público que empieza el proceso hacia un juicio internacional contra el Estado». Y pregunta: «¿Tenían información previa sobre eso en la ANP o los tomó por sorpresa?». Díaz contesta: «Finalmente no venden, y ahí sí vamos al aviso de una posible demanda. No entra por la ANP el expediente, entra directo por Presidencia». De ahí la referencia a Toma. Sigue expresando: «Después nos enteramos, pero formalmente la ANP no es enterada por TCP, sino que es el Poder Ejecutivo que nos avisa».

Después pregunta el periodista: «¿La empresa aprovechó los tiempos políticos y el cambio de autoridades?».

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite otra interrupción, señor senador?

SEÑOR COUTINHO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Muchas gracias.

El presidente del puerto, doctor Díaz, contesta: «No. Una vez que eso está presentado queda en manos de Presidencia [el secretario de la Presidencia, Miguel Ángel] Toma es quien asume el tema, y queda en una órbita en que desconozco las reuniones que hubo».

Es raro que desde octubre el presidente del puerto no hablara más con el secretario de Presidencia. Me resulta bastante extraño, cuando se entera de que había una demanda el 19 de octubre.

En otra parte expresa: «La posibilidad de prórroga estaba escrita en el propio contrato vigente, no es que pidieran algo que no se pudiera dar; era posible, pero para las condiciones de una prórroga se precisaba revisar…».

¿Cuáles son las condiciones que dice el presidente Díaz, hombre de confianza del MPP y del Frente Amplio? ¿Cuáles son las condiciones para una prórroga? Eran plazo, canon e inversiones.

¿Dónde está el informe económico? ¿Dónde están los informes jurídicos? Lo dice Díaz, no lo digo yo. Habla de tres cosas: plazo, canon e inversiones. El plazo era de cincuenta, las inversiones eran siderales, mucho más de lo que se venía hablando en la época de Rossi y de Pintado. Y él dice: «Es el combo que hay que mirar».

Luego el periodista le pregunta: «¿Entiende que dar prioridad a TCP para el despacho de contenedores consagra un monopolio y es contrario a la Ley de Puertos?». El presidente del puerto responde: «No, yo no veo un problema ahí».

Ahora bien, yo no entiendo, porque quien en definitiva representaba al Frente Amplio en la presidencia del puerto, el doctor Díaz, dice que no hay monopolio. ¿Por qué el Frente Amplio sigue sin escuchar a su principal hombre de confianza que estaba en la presidencia de la Administración Nacional de Puertos?

En otra parte expresa: «Las condiciones uno no puede decir que sean malas».

El periodista pregunta: «Con estas condiciones y la prioridad para TCP, ¿Montecon perderá mercado o no necesariamente?». Y Díaz contesta: «No sé si va a haber mercado para dos. Tiene que ver mucho la negociación que hagan con las navieras y qué pase con Buenos Aires y otros puertos».

Es exactamente lo que venimos diciendo. ¡No hay condiciones para dos! Tenemos que captar la mercadería en tránsito. Me parece que es importante.

He finalizado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor senador Coutinho.

SEÑOR COUTINHO.- He terminado, señora presidenta.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Aprovecho para dar la bienvenida a la delegación del Poder Ejecutivo que está compareciendo aquí y parece ser que está en un intento desesperado de encontrar frenteamplistas por todos lados para justificar lo que ellos firmaron.

Me gustaría mucho más que un ministro de Estado justificara sus decisiones en base a los estudios que solicitó como buen administrador y no a recortes de prensa de declaraciones de exjerarcas, porque estamos discutiendo un tema muy importante.

Aquí se confunden varios asuntos que, por supuesto, están relacionados. Hay un debate sobre el puerto y el objetivo es transformarlo. El puerto de Montevideo es el más importante del país y le ha dado a Uruguay una marca en el orillo, por aquello de «frontera, pradera, puerto» que nos trajo muchísimos dolores de cabeza y problemas. Incluso, no debemos olvidar que por cuestiones de la naturaleza y la geopolítica frente a ese puerto pelearon los imperios más grandes del mundo. Eso es lo que pasó en la historia del Uruguay. En la definición de ese puerto natural que tenemos se generaron conflictos entre las potencias más grandes del mundo. ¿Por qué? Porque ese bendito puerto que tenemos está en el medio, en la salida, a 140 kilómetros de la desembocadura del Atlántico, tiene condiciones naturales excelentes y, además, es la boca de salida de una cuenca maravillosa que ha crecido enormemente; me refiero a la de los ríos Paraná y Paraguay, con todo lo que eso significa.

Eso es lo que nos llevó a tener enormes discusiones. De hecho, mucho antes de que fuéramos una república, en 1774 se fijó un apostadero naval en el puerto de Montevideo. En 1829 se izó allí, por primera vez, el pabellón nacional y desde ese entonces ha marcado la historia del país en su vínculo hacia afuera y en el ingreso de mercaderías.

Aquí se confunde la situación de una empresa, pero hay tres hechos. Existe una empresa que reclama por su interés; no es el interés del país, sino el de la empresa belga que hace veinte años que lo viene reclamando. ¿Para qué? ¿Para beneficiar a los uruguayos? No. Es para beneficio de ellos. No es el objetivo de la empresa privada beneficiar al país, sino generar la máxima ganancia posible, porque así funciona el mundo.

Se nos pide que miremos cómo funciona el mundo y vemos que el interés de las empresas privadas es hacer dinero. Es así como amenaza con un juicio en un tema que tiene como veinte años, pero no pagó un solo timbre de abogado para pasar por la esquina del Ciadi. ¡No pagó un timbre esa empresa! Simplemente mandó una nota y puso una cifra rimbombante de USD 1.500:000.000 para tratar de establecer una posición ventajosa y negociar su beneficio, no el del país. ¡Su beneficio! Además, lo ha intentado por otros mecanismos a lo largo de todo este tiempo ¿Y sabe lo que pasó, señora presidenta? Perdió.

Me citan notas de prensa y yo voy a mencionar una de un viejo conocido, el señor Augusto Durán Martínez, uno de los abogados de esta empresa que ocupó altos cargos en los Gobiernos de la década de los noventa y ocupa lugares de relevancia en la interna del partido en que milita.

En 2010, y con respecto al hecho de que se licitara una segunda terminal especializada de contenedores, el señor Durán Martínez argumentaba –como fundamentaba la empresa– que no podía haber una nueva terminal de este tipo porque ellos, en 2001, tenían la terminal especializada. Ese era el debate del año 2010 y este señor jurista decía que no se podía concesionar una segunda terminal especializada de contenedores, pero que el hecho de que existiera una única terminal especializada no debería ser motivo de alarma, ya que –y lo leo textualmente– eso no quiere decir que otros operadores no puedan trabajar con contenedores en el puerto de Montevideo. Pueden y efectivamente lo hacen. ¿En dónde? En los muelles públicos. El principal abogado de la empresa, que ocupó altísimos cargos en el Gobierno del Partido Nacional en la década de los noventa, reconoce en el año 2010 –porque se está trayendo aquí toda la argumentación con respecto a que íbamos a perder un juicio y que, en definitiva, íbamos a estar muy mal– que eso existe y dice textualmente: no impide el movimiento de contenedores en los otros muelles del puerto, pues en realidad la ley que crea la terminal especializada así lo garantiza. Ese abogado es el que hoy ha escrito básicamente casi toda la fundamentación que hemos escuchado, que es la misma de la empresa: si uno cerraba los ojos acá, iban cambiando los oradores y podíamos traer al gerente de Katoen Natie que iba a decir lo mismo; lo mismo y no otra cosa.

En definitiva, aquí está la base con la que está argumentando el Gobierno haber concedido todas las pretensiones a una empresa; todas, incluso, la que esta empresa en su momento litigó con el Estado en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. En ese sentido, la Sentencia 330/008 del Tribunal de lo Contencioso Administrativo es categórica al decir que no se le puede conceder la exclusividad de todos los contenedores a una sola empresa porque eso sería la creación de un monopolio y para ello se necesita ley aprobada por dos tercios de votos de las cámaras.

Entonces, en el 2008 la empresa perdió su pretensión, venía escorada y tenía enormes dificultades. Acá se quiso hablar de la historia; es verdad que en 2001 entró la empresa y también lo es que, en ese momento, se firmó un contrato que en seis años tenía que hacer inversiones que se empezarían a realizar en el 2007. La empresa durante esos años no había cumplido con las inversiones que le correspondían, de ampliación de la playa de contenedores y la construcción del muelle, por lo que se tuvo que hacer una renegociación en 2007 para que en 2009 terminara las inversiones y mientras tanto crecía la cantidad de los TEU que se movían en el puerto de Montevideo. Y ahí se hace una inversión del orden de USD 100:000.000; se amplía la

playa de contenedores en 8 hectáreas y se profundiza a 14 metros al lado del muelle, puesto que la empresa antes no había cumplido con estas inversiones.

Entonces, señora presidenta, estamos frente a un escenario en el cual hay una empresa que pretende quedarse con toda la operativa portuaria, que lo ha pretendido a lo largo de la historia, pero hasta la firma de este contrato había una posición sólida del Estado uruguayo y de los organismos de la justicia nacional que sostenían y combatían desde la mirada del interés nacional y no del de la empresa, que no tenía razón en hacerse con el 100 % de la operativa de contenedores. Insisto, eso fue así hasta ahora que se firma este contrato; un contrato que aquí no se ha defendido, y esta es la otra paradoja de esta interpelación: no defienden el contrato.

Acá hablaron de Puntigliano, de Díaz, de Montecon, fueron para adelante y para atrás, trajeron el documento 1, 2, 3, 4, 5 y 10, pero ninguno para justificar que haya un estudio serio que fundamente que para el Estado uruguayo, para los uruguayos, es beneficioso este acuerdo; ninguno. Para eso tienen nueve páginas A4. ¡Eso es lo que tienen!, ¡y sobre esa base firmaron! Y nos vienen a decir a nosotros que trataron de defender el interés nacional porque había una empresa que nos iba a arrebatar USD 1.500:000.000, pero todavía no saben cómo fundamentar esa cifra. Lo dicen porque la empresa lo afirma, solo por eso.

Señora presidenta: acá lo que ha sucedido es que los actores del Gobierno están convencidos de los argumentos de la empresa, no de la justicia, de lo que dijo el TCA ni de las otras decisiones que se tomaron. En realidad, el Gobierno fundamenta con los mismos argumentos de la empresa belga y nos quiere convencer a nosotros, señora presidenta, de que está defendiendo el interés nacional. Resulta que va a resolver un problema que en teoría el Frente Amplio le dejó, sin contratar a un solo consultor internacional y sin pedir a los servicios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que realicen un solo informe. ¿Cuál era el apuro de una empresa a la que, según el contrato que tenía vigente, le quedaban diez años, pero que había tenido incumplimientos para el pago del canon por la cantidad de ocupación que tenía de su terminal en dos años y si llegaba a tres, perdía? Y esos tres años se cumplían este año. La empresa estaba apurada. ¡Claro que estaba apurada! ¿Por qué el Gobierno estaba apurado, si ni siquiera había presentado un sello en el Ciadi? ¿Por qué se apuró el Gobierno, señora presidenta? Esto es lo que no podemos entender. ¿Por qué se apuró el Gobierno en acordar de esta manera y entregar a la empresa todas sus pretensiones? Y ahí está el meollo del asunto: en ese contrato se contemplaron todas y cada una de las pretensiones de la empresa, que se las cede el Estado uruguayo.

Hoy decía, señora presidenta, que las empresas están para ganar dinero de muchas maneras posibles y una de ellas tiene que ver con su cotización. Cualquier uruguayo sabe lo que significa que una empresa a la que le quedan diez años de concesión de una terminal de contenedores pase a tener sesenta años en régimen monopólico. ¿Cuánto vale hoy Katoen Natie y cuánto valía antes de que se estampara la firma en el contrato? ¿Cuánto se capitalizó esa empresa? ¿Cuánto ganaron sus accionistas? Esa pregunta, señora presidenta, es la que termina fundamentando por qué estaba apurada la empresa en firmar, pero no responde por qué el Estado uruguayo firmó tan rápido, en condiciones que no le eran favorables. Ninguna de las cláusulas de ese contrato se defiende, más allá de decir tres generalidades: íbamos a tener un juicio, van a invertir y van a bajar las tarifas. En ese sentido voy a leer solo una cláusula, porque acá se señaló que no se les puede decir entreguistas.

Hoy señalé que en 1774 fuimos apostadero naval y que el 1.° de enero de 1829 se izó el pabellón nacional; desde ese momento está la Armada nacional en el Puerto de Montevideo. Si uno mira el punto 3 del acuerdo, señora presidenta, verá que es terrible, es doloroso, es lacerante de la soberanía del país que se eche a la Armada nacional del puerto de Montevideo. En la cláusula 3.2 se establece: «El área dentro del recinto portuario que actualmente se encuentra utilizada por el Servicio de Balizamiento de la Armada y que pertenece a la ANP, pasará a integrar el área de la concesión de TCP como parte del acceso de camiones llamado "Acceso Washington". Dicha área deberá ser desocupada dentro de los ciento veinte días posteriores a la fecha del Acuerdo, a los efectos de que TCP pueda iniciar las obras necesarias para la construcción de nuevos accesos». ¡Desalojaron a la Armada del Puerto de Montevideo! Hoy en esas instalaciones hay oficinas de una transnacional belga. Entonces, señora presidenta, cuando se dice que nosotros acusamos livianamente de entregar la soberanía, nos resulta inexplicable esta cláusula que retira a la Armada del puerto de Montevideo y que va a tener que resolver en dónde construye nuevas instalaciones para reubicarla.

SEÑORA BIANCHI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Discúlpeme, señora presidenta, pero mientras esté en uso de la palabra, no puede concederle nada a nadie.

SEÑORA PRESIDENTA.- La señora senadora Bianchi está solicitando hacer uso de la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Las cuestiones de orden se pueden solicitar una vez que finaliza el orador, según el Reglamento de esta cámara.

(Interrupciones de la señora senadora Bianchi).

–Le voy a pedir, por favor, señora presidenta, que me ampare en el uso de la palabra.

(Interrupciones de la señora senadora Bianchi).

SEÑORA PRESIDENTA.- Señora senadora, estoy consultando.

Continúa en uso de la palabra el señor senador Sánchez.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Muchas gracias, señora presidenta, por hacer cumplir el Reglamento. Es bueno leerlo.

(Interrupciones de la señora senadora Bianchi).

–Señora presidenta: ¿me puede amparar en el uso de la palabra?

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Orden, por favor!

Continúe, señor senador.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Muchas gracias, señora presidenta.

Vamos a continuar, aunque a algunos les moleste la voz.

Aquí se está defendiendo la pretensión de la empresa amparados en un decreto de 1994, cuando no existía la terminal especializada de contenedores. Esto es terrible, desde el punto de vista jurídico, señora presidenta. Es terrible, porque el decreto que hacía referencia a las órdenes que tenía que cumplir el capitán del puerto con respecto hacia dónde tenía que dirigir las distintas cargas es un decreto que establece esos procedimientos en el año 2001. Cuando se crea la empresa, luego se vende el paquete accionario y se establece, hay otro decreto que es el que vale, en definitiva, porque es posterior en el tiempo.

Aquí se está queriendo fundamentar por un decreto de 1994 un hecho que surge a partir de 2001, que es la creación de la empresa TCP, de la cual el Estado uruguayo remató el 80 %.

Hay algo que es peor, señora presidenta, que es el régimen de gestión del decreto del que estamos hablando ahora. En el acuerdo, por si fuera poco, se modifica el decreto de 2001. Lo modifican porque la cláusula 3.5, referida al marco de competencia interna, decía que la terminal prestará servicios en condiciones de libre competencia con otros operadores que actúen en otros muelles del puerto de Montevideo.

Del 2001 era el decreto, no de 1994. Y ahora, en el acuerdo que acaban de firmar, modificaron la legislación para beneficiar a la empresa en su pretensión, con los argumentos de la empresa.

En cuanto al régimen operativo, el punto 3.5 dice que la terminal prestará servicios dentro del marco de las normas de este decreto de contrato de gestión. El 3.5.2 dice que, en el ámbito de la competencia regional y en la necesidad de generar economía de escala que permita dar competitividad al puerto de Montevideo y su área de influencia, las operaciones de contenedores estarán concentradas en las áreas y muelles especializados conforme a lo establecido en el artículo 72 del decreto de 1994. Modifican el decreto del 2001 para traer la vigencia del artículo del decreto de 1994 con el objetivo de beneficiar a la empresa en su pretensión. Y lo firman, porque no tenía razón la empresa.

Acá está. Aquí se hablaba de vaca atada: ¡acá está la vaca atada! En el 3.5.2. Acá ataron la vaca.

Se establece un contrato en que el Estado uruguayo dice: «Usted tenía toda la razón del mundo y yo soy el incumplidor» –eso no lo hace nadie en el mundo–, y en función de eso les dan el monopolio desregulado.

Ahora los liberales nos quieren convencer de que dar un monopolio a una empresa privada nos va a beneficiar a los uruguayos. Voltereta ideológica. Se ve desde lejos, señora presidenta. ¡Ahora el monopolio privado de los belgas es beneficioso para los uruguayos! ¡Se ve desde lejos!

Claro: el monopolio de Ancap en el puerto, no, porque en el presupuesto nacional derogaron el monopolio de Ancap para abastecer los combustibles de los supuestos barcos que van a venir. El puerto de Montevideo se va a transformar en la última estación de servicio del Atlántico sur y ahí desmonopolizan al Estado; retiran a Ancap de ahí, pero le dan el monopolio a una empresa belga.

Los liberales nos quieren convencer a nosotros de que esto va a ser maravilloso, que la empresa va a velar por los intereses del país y de su gente, bajándonos todas las tarifas, siempre y cuando se cumplan las condiciones leoninas a las que se obliga el Estado en un contrato que firma. Señora presidenta: yo siento que este contrato lo armó el abogado de la empresa, porque uno lo lee y ve que están allí todas las pretensiones de la empresa. Y el Estado uruguayo, ¿qué gana? Pierde soberanía, no regula y ahora van a traer una ley para arreglarlo. Además, viene el ministro y nos dice –esto fue lo peor de la tarde de hoy– que la empresa le mandó una nota diciendo que eso de que ellos van a manejar todo no va a ser tan así. Y después nos anuncian que van a hacer una ley para crear un servicio que regule o, en realidad, que arregle el fato que hicieron, sin base legal. Esa es la verdad y no hay otra, señora presidenta. La verdad es que si quieren crear un monopolio deben venir al Parlamento y aprobar una ley aquí; pero lo deben discutir abiertamente y fundamentar por qué es beneficioso para el país crear ese monopolio, de una empresa privada. Resulta que el 70 % de la importación se hace por medio de contenedores y no está en el acuerdo que baje las tarifas. El 60 % de lo que consumen los uruguayos de las góndolas del supermercado es importado y acá nos dicen que

van a bajar las tarifas, pero no incluyeron el tema de las importaciones, por lo que doña María pagará más caro en el supermercado lo que le traslade una empresa monopólica que puede aumentar las tarifas. Eso es lo que va a pasar. Y se va a encarecer la competitividad del Uruguay, como dicen ahora varios actores nacionales, no solo del Frente Amplio, pues la ACA también está hablando sobre esto.

Lo que acabamos de hacer tiene otra cuestión que a mí me molesta profundamente. ¡Profundamente! Hicieron un nuevo acuerdo, cambiaron las bases del anterior, dieron posibilidades a una empresa monopólica por sesenta años y todos los que estamos acá –no es que le esté deseando la muerte a los que estamos hoy aquí– seguramente no estemos operativos en ese tiempo, porque yo que tengo cuarenta y un años, tendré ciento uno. Quiere decir que mis hijas no van a tener la posibilidad de discutir y renegociar este acuerdo. ¿Se da cuenta usted, señora presidenta, de las dimensiones de lo que estamos hablando? Quiere decir que el cuerpo electoral vendrá a votar al Uruguay, a la república, por doce oportunidades y el mandato que dé a los representantes del pueblo no va a poder tocar este acuerdo, que se hizo en secreto y que se conoció solo después de estar firmado. Esto es lo terrible, señora presidenta, porque podremos tener muchas diferencias, muchísimas, y las podremos discutir, pero lo que estamos haciendo acá es dar un blindaje a una empresa por sesenta años, que ningún uruguayo podrá tocar. ¿Quién me puede asegurar a mí, señora presidenta, cómo va a modificarse el negocio portuario en los próximos veinte años? ¿Qué es lo que va a pasar? Además, entregamos la acción de oro y, por tanto, esa empresa puede vender y hacer un enorme negocio, irse, disfrutar en cualquier isla del caribe los beneficios que recibirán los accionistas de Katoen Natie y que se arreglen los uruguayos con la empresa que compre, quizás de Dubái o de Singapur. Y esto va a condicionar, nada más ni nada menos, el comercio exterior uruguayo de la principal puerta de salida del Uruguay. Yo he escuchado a legisladores decir que el Gobierno del Frente Amplio generó una república bananera. Ahora bien, ¿entregar por sesenta años el puerto de Montevideo qué es? ¡Por favor! Hasta ahora no han dado una sola información sobre el contrato y sobre cuál es el beneficio para el país, más que decir que va a haber inversiones. Por supuesto que el puerto debe tener inversiones y que tenemos que desarrollarlo, así como todo nuestro sistema de puertos para ganar competitividad en el mundo, pero esto lo estamos haciendo ahora entregados a los intereses de una empresa privada, transnacional, que no sabemos mañana si va a seguir en el país, porque en el 2017 ya se quiso vender. Reitero, ya lo quiso vender.

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- ¡Silencio, por favor!

SEÑOR SÁNCHEZ.- Gracias, señora presidenta.

No sabemos si va a estar el año que viene o el otro. Qué dicen los accionistas de Katoen Natie: «Se valorizó. Lo que no logramos en la justicia, lo conseguimos en este acuerdo. Estamos recontra valorizados porque estamos entregando un negocio de sesenta años de manera monopólica, en uno de los puertos que está en el Atlántico sur, boca de salida del río Paraná. Pasémoslo a cobre; y ¿cuánto vamos a ganar?». Eso es lo que hizo el Estado uruguayo a cambio de nada, a cambio de una promesa de inversión de dudosas posibilidades, porque si el Estado no cumple con sus obligaciones esta empresa tampoco tiene por qué cumplir. Entonces, señora presidenta, uno no entiende; es inexplicable, injustificable. Uno no encuentra racionalidad para llevar adelante esta actitud.

Además de eso, señora presidenta, se nos dice: «Acá estamos defendiendo el trabajo de los uruguayos». Sí, el puerto de Montevideo es estratégico para el país y es necesario para ganar competitividad siempre y cuando tengamos la posibilidad de ser soberanos en las decisiones que se tomen a futuro. Sin embargo, ¿no se les ocurrió poner una cláusula para no desamparar a ochocientas familias que hoy están laburando? ¿No se les ocurrió? No se les ocurrió la maravillosa idea de decir a la empresa –ya que se llevó todo lo que quería cuando estaba en el peor momento–: «Está bien; manténgame los ochocientos puestos de trabajo, porque hay ochocientas familias que se van a quedar sin laburo después de esta firma. ¡Manténgamelos!». ¿No tuvieron esa pizca de sensibilidad para plantearlo, cuando hoy esas familias que laburan en la empresa se verán enfrentadas a esta situación, es decir, a que se quedarán sin trabajo? ¿Y nos dicen que esto es por los trabajadores del Uruguay?

Yo quiero decir con total sinceridad que no logro entender dónde estuvo la defensa del interés nacional; no logro entenderlo. Creo que lo que terminó haciendo el Estado uruguayo fue decir a una empresa que tenía razón en todo. Fuimos a negociar con las condiciones de la empresa, le entregamos todo lo que quería y venía litigando hacía muchísimos años, y no lo lograba, y comprometimos al país y a su gente por los próximos sesenta años. Sesenta años en los que esto no se podrá discutir; sesenta años en los que, en definitiva, este enorme acuerdo y estos riesgos que se mencionaron no se consultaron ni siquiera con los integrantes de la coalición de gobierno. Ya no digo que lo consulten con la oposición, que deberían, sino que ni siquiera lo consultaron en esa situación.

Entonces no entiendo por qué hicimos esto, cuáles fueron las verdaderas razones para firmar este acuerdo y creo, señora presidenta, que en este tema todavía queda mucha tela por cortar en el futuro. Habrá que seguir profundizando; habrá que seguir investigando y, en definitiva, habrá que seguir denunciando un acuerdo que no es beneficioso para el país y que solo ha beneficiado a una empresa que hará su lucro, independientemente de los intereses nacionales.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA BIANCHI.- Pido la palabra para responder una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora Bianchi.

SEÑORA BIANCHI.- Cambié la cuestión de orden porque en realidad no soy yo quien debe aplicar el Reglamento y no se pueden juzgar intenciones.

No obstante, lo que quiero dejar sentado es que no voy a admitir, cuando hagamos uso de la palabra, que nadie nos adjudique o impute las mismas cosas que se estuvieron haciendo hasta ahora: incumpliendo el Reglamento, adjudicando intenciones y delitos, hasta de honor.

No sé si acá la gente es consciente –fueros sí o fueros no–, cuando le dice a una persona determinadas cosas, de que hay un capítulo entero del Código Penal sobre delitos contra el honor; ni hablemos de la difamación y la injuria.

Entonces, como dijeron lo que quisieron, después, cuando uno va a tratar de explicar la parte jurídica –y haré todo lo posible, realmente, para no caer en la descalificación–, háganse cargo.

Quería dejar establecida esa constancia.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR DOMENECH.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DOMENECH.- Gracias, señora presidenta.

Benjamin Disraeli, tres veces primer ministro de Gran Bretaña, dijo –o por lo menos se le adjudica que lo dijo en alguna oportunidad– que el mundo es gobernado por personas muy distintas a las que piensan aquellos que no pueden ver detrás de bambalinas. Y hace un rato –mejor dicho, hace unas horas– el senador Andrade me decía: «Domenech, vos que sos enemigo de las multinacionales, capaz que ahora sos amigo de Katoen Natie». En realidad, yo no soy enemigo de las multinacionales; soy amigo del interés nacional, del interés de le colectividad nacional que integro. Reconozco –como se ha dicho en sala, y con acierto– que las multinacionales están hechas para ganar dinero, y si pueden ganar dinero a costa de nosotros, lo van a hacer. Está en la naturaleza de las cosas.

Lo que sucede es que nosotros debemos defender, desde nuestra posición –que no es la de hacer dinero, sino la de defender los intereses del soberano–, los intereses nacionales. A veces nos olvidamos de que ya tenemos una larga historia de trato con las multinacionales.

Aquí se mencionó a Aratirí. Todos vimos cómo gran parte del país padeció la fiebre que generó Aratirí en el Uruguay –cosa que preocupó particularmente a los productores agropecuarios–; hasta modificamos el Código de Minería para satisfacer a Aratirí, pero la empresa nos hizo pito catalán y se fue.

También vimos cómo a los fondos de inversión extranjeros y a las multinacionales papeleras se les permitió comprar hasta 7:000.000 de hectáreas; nosotros esperábamos la reforma agraria y resulta que se produjo la mayor concentración de tierras en el país. Es cierto que no compraron los 7:000.000, pero compraron 300.000 y 400.000 hectáreas.

Vimos cómo, bajo la Ley de Inclusión Financiera, los bancos hicieron 900 billones de dólares en el año 2019 y, simultáneamente, las financieras en 18 de Julio prestaban dinero con altísimos intereses.

Todo eso es la banca internacional, las multinacionales. No puedo estar en su contra porque soy insignificante frente a ellas –como también lo es Cabildo Abierto y, quizás, hasta el propio Uruguay–, pero tengo que manejarme con inteligencia frente a estas organizaciones.

En este Gobierno hemos tenido el tema de los aeropuertos y ahora tenemos el de Katoen Natie y Montecon. La verdad es que no tengo particular afecto por ninguna de estas empresas. Mi compromiso es con quienes votaron a mi partido e, incluso, con quienes no lo hicieron pero forman parte de mi colectividad nacional. Seguramente, en el futuro tendremos temas urticantes con respecto a los medios de comunicación –donde también se avecina el interés de las multinacionales de la comunicación– o a los combustibles. Son temas que nos van a desafiar en un futuro inmediato y espero que negociemos con más inteligencia de la que lo hemos hecho en el pasado. No quiero adjudicar a nadie malas intenciones, actitudes dolosas o cosas por el estilo, pero hemos cometido importantes errores.

Por otro lado, rechazo las confidencialidades. Hoy en día se ha puesto de moda que todo contrato debe ser confidencial. Si ni siquiera son confidenciales las declaraciones de ingresos y bienes de los legisladores, no veo por qué tienen que ser confidenciales todos esos contratos que se celebran. ¿Por qué, si el pueblo es soberano –porque la soberanía radica en el pueblo–, lo tratamos como si fuera un discapacitado? ¿Por qué?

Y así se han hecho costumbre, también, los largos plazos de los contratos; esto de los cincuenta años se viene repitiendo en muchas cosas.

A nivel internacional se ha producido una declinación de las jurisdicciones nacionales en favor de organismos jurisdiccionales o arbitrales que no están bajo el dominio de los Estados. Acá nos encontramos con que una empresa de

origen belga, y justo con Bélgica tenemos vinculaciones hasta históricas, porque Lord Ponsonby fue determinante en nuestra independencia y en la creación de Bélgica. El rey Jorge IV de Inglaterra quería sacarse a Lord Ponsonby de adelante porque tenía problemas de alcoba con él, y Lord Ponsonby, que había tenido éxito en la creación de Bélgica, también intervino en la creación de nuestro Estado oriental.

Quiero decir que Cabildo Abierto no ha tenido ninguna participación en este contrato, y que a nosotros este contrato nos sorprendió. Es cierto que tenemos un representante del partido en la Administración Nacional de Puertos, pero él no tuvo conocimiento de este contrato. Y debo decir, con la más absoluta sinceridad –confieso que no me es sencillo ni fácil–, que el contrato nos merece objeciones.

Una lectura rápida del contrato nos lleva, por ejemplo, al numeral IV de la cláusula segunda, que dice: «En caso de eventuales cambios de accionistas en las Compañías KNG, este Acuerdo se mantendrá en todos sus términos con respecto a las mismas y a los eventuales nuevos accionistas». Realmente, esta cláusula nos preocupa, porque ¿a manos de quién puede ir a parar el puerto de Montevideo? Todos sabemos que en el mundo hay una disputa –que no es política sino económica– entre los Estados Unidos y China; bueno, no nos extrañaría nada que KNG le ceda el contrato a una empresa china, a Cosco o a cualquier otra. Con China ya tenemos un compromiso de orden económico muy importante, y también tenemos la experiencia de lo malo que es depender económicamente de algunos países.

Debemos decir que hay otras cláusulas que nos llaman la atención y que hubiéramos deseado que se negociaran de otra manera. Se habla de USD 455:000.000 de inversiones, pero también es cierto que, según el punto 7, nos hacemos cargo del dragado. Se dice: «La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, el dragado en las áreas de acceso y maniobra de la Terminal, permitiendo la operación de buques con una profundidad de hasta catorce (14) metros (equivalentes a cuarenta y seis (46) pies de profundidad)». Bueno, evidentemente, vamos a tener que dragar no solo el puerto, sino también el canal de acceso, que son unos cuantos kilómetros. Y esto, según personas con conocimiento en la materia, puede insumir unos USD 250:000.000, y quizás USD 30:000.000 o USD 40:000.000 periódicos por concepto de mantenimiento. O sea que los USD 455:000.000 se nos reducen sensiblemente.

Además, esas inversiones se condicionan, porque se dice: «El proyecto de inversión a ejecutar se iniciará una vez instrumentadas las medidas previstas en la Sección A». Y la Sección A dice: «La ANP solo asignará espacios públicos dentro de los recintos portuarios dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el Artículo 11 apartado B de la Ley 16.246, de 8 de abril de 1992 y del Artículo 72 del Decreto 183/994, debiendo comenzar a instrumentar desde la firma del Acuerdo el cese de la utilización de espacios bajo el régimen que se denominará de "almacenaje" otorgado en varias áreas del Puerto de Montevideo». Precisamente, el artículo 11 de la Ley n.º 16246 prevé el almacenaje como una facultad de la ANP.

El numeral 4.2 de la Sección B se refiere a la capitalización de la empresa. Mediante esta norma, y de acuerdo con la cláusula que se programa, perfectamente se puede licuar la participación accionaria del Estado uruguayo en TCP, lo que –obviamente– no nos interesa de ninguna manera.

Por su parte, el numeral 5.2 de la Sección B dice: «No se otorgarán nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una Terminal Especializada de Contenedores, durante la vigencia de la Concesión, salvo que los movimientos de contenedores en TCP superen el ochenta y cinco por ciento (85%) de la capacidad anual de la Terminal por dos años consecutivos». La verdad es que esta disposición deja prácticamente en manos de la empresa concesionaria la posibilidad de mantener un monopolio de la terminal de contenedores a su voluntad, porque va a ser ella la que pueda regular cuándo se supera o no el 85 % de su capacidad.

En materia de fijación de tarifas, la legislación prevé que sea el Poder Ejecutivo el que tenga la última palabra en materia de fijación de tarifas. Sin embargo, con esto se acuerda algo que le resta prácticamente toda posibilidad al Poder Ejecutivo de incidir en materia de fijación de tarifas.

Como se puede apreciar, son unas cuantas las observaciones que nos merece este contrato. Se dirá que nosotros integramos el Gobierno –a pesar de que algunas de sus caracterizadas figuras han dicho que es un gobierno de otro partido en exclusividad–, pero nos encontramos en la obligación moral de señalar que entendemos que estas disposiciones deberían ser revisadas. Y será el señor senador Manini Ríos quien en su momento trasmitirá la posición definitiva de Cabildo Abierto sobre este tema.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA KECHICHIAN.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- Señora presidenta: damos la bienvenida al señor ministro y a su equipo.

Tal como afirmara el señor presidente de la república –que fue parlamentario durante muchos años– en una instancia similar a la que hoy nos ocupa, nuestra actitud, al igual que la suya entonces en una situación análoga, está regida por el deber que tenemos como gobernantes. La gente nos eligió para estar en este lugar y para que, entre otras cosas, controlemos el erario y al Poder Ejecutivo,

y no vamos a renunciar a ese mandato. Eso es lo que hoy estamos haciendo aquí como bancada del Frente Amplio.

En ese marco, nos reunimos para plantear, como representantes políticos del soberano, nuestras dudas, nuestra preocupación, les diría que nuestra alarma, acerca de lo que nosotros calificamos como un acuerdo escandaloso firmado con la empresa Katoen Natie, y también para escuchar las respuestas del señor ministro, en tanto es el ejecutor responsable de las políticas del Gobierno en la materia. Necesitamos conocer los fundamentos, las circunstancias y las razones que llevaron al Poder Ejecutivo a firmar tal documento, teniendo en cuenta que consideramos que tiene consecuencias nefastas para el futuro institucional, económico y social del país. Fue una decisión que resulta, a todas luces, incomprensible, que somete a la república –ahora sí somete a la república– al riesgo de una demanda millonaria en caso de incumplimiento y que implica al Gobierno nacional en su conjunto.

Por nuestra parte, nos hacemos eco de los principios de un gran compatriota que, entre otras cosas, fue parlamentario en esta casa durante muchos años. Y con absoluta lealtad institucional y política, también decimos que un partido político es un instrumento de bien público. Se milita en un partido político porque se cree en el instrumento para servir el interés nacional, y desde ese lugar, entonces, decimos –como expresaba ese compatriota–: al país todo lo que necesite; al Gobierno, lo que se merezca.

Hechas estas puntualizaciones, me parece importante detenernos un instante en la dimensión del tema que estamos tratando hoy. A nadie escapa la importancia sustantiva del transporte marítimo mercante en la construcción global de la humanidad y, por ende, en el rol prioritario de los puertos con salida oceánica en el destino de las naciones. En el caso del puerto de Montevideo –codiciado históricamente por su valor geopolítico, por sus características naturales y por su ubicación estratégica en el Atlántico sur–, su importancia es tal que los investigadores históricos describen nuestra cronología institucional como, primero el puerto, luego la ciudad y, finalmente, el país.

El propio gerente general de la empresa Katoen Natie, el señor Vincent Vandecauter, al describir las razones que llevaron a elegirlo como un lugar de emplazamiento de su terminal de contenedores señaló: «En lo que refiere a negocios y oportunidades, desde el principio el dueño de la compañía era consciente de que Uruguay tenía, tiene, y va a tener, algunas características muy favorables comparables con otros países. Antes que nada, la ubicación estratégica. Por un lado, está en el inicio de un río muy importante en Latinoamérica, que conecta Bolivia, Paraguay y Brasil con el océano, pero también está al lado del mar abierto… No hay tantos lugares en el mundo donde haya una concentración de fortalezas tan favorables». Y complementó –en esa visión de futuro– el gerente de Katoen Natie: «Éramos conscientes de que había un potencial muy grande allí». Y más adelante agrega: «Más temprano que tarde, en algún momento Buenos Aires va a perder su competitividad, más que nada cuando vengan los barcos grandes. […] En un momento, esta carga de Buenos Aires va a tener que pasar por otro puerto, y ahí entra la competencia con los puertos de Brasil. […] Katoen Natie tiene mucha experiencia en estos negocios, entonces fue ganar-ganar».

(Se interrumpe el audio).

SEÑORA PRESIDENTA.- El Senado pasa a cuarto intermedio por cinco minutos.

(Así se hace. Son las 21:23).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 21:39).

–Puede continuar en el uso de la palabra la señora senadora Kechichian.

SEÑORA KECHICHIAN.- Muchas gracias.

Veníamos hablando de la importancia estratégica y geopolítica de nuestro puerto. Entonces, es de esas cuestiones, señora presidenta, de las que estamos hablando: de identidad histórica, de soberanía, de desarrollo institucional, de desarrollo económico, de desarrollo social y, en este caso –para nosotros–, de la renuncia del Estado. Es una entrega injustificada, arbitraria, muy sorpresiva, para nosotros, e ilegal, a un tercero. ¿Por qué?, nos preguntamos. ¿A cambio de qué? ¿En beneficio de quién? Porque parecería que no hay beneficios para el Uruguay.

El puerto de Montevideo, indiscutiblemente, ha tenido una marcada evolución durante las últimas décadas. Yo diría que durante los últimos veinte años ha habido un crecimiento importante de su actividad. Hubo una política portuaria definida por el Estado que no comenzó con el Frente Amplio, es cierto, pero durante nuestros Gobiernos, en una perspectiva de mejor aprovechamiento de las ventajas comparativas así como de atender las necesidades inherentes a nuestro desarrollo como Uruguay productivo, ese puerto alcanzó un nivel de importancia tal que lo posicionó en la línea estratégica de puerto en el Atlántico sur y de entrada al Atlántico sur, actuando, por cierto, en un marco de libre competencia emanado de la Ley de Puertos.

Acá se habló de la baldosa en la que parecería que el Frente Amplio está parado, en el pasado –la verdad es que he pasado toda la jornada escuchando hablar del pasado y no precisamente por nosotros– y se dijo una y otra vez que no votamos esa ley. Es cierto, no la votamos. Y, por suerte, fuimos comprendiendo una cantidad de cosas, porque si todos siguiéramos igual que al inicio, no seríamos

humanos inteligentes. Por lo tanto, lo que sí hicimos y con mucha responsabilidad institucional, fue cumplir con la Ley de Puertos al pie de la letra. De la misma manera, el presidente de la república que no votó la mayoría de las leyes de nuestro Gobierno –yo recuerdo casi cuarenta– las está cumpliendo, porque esa es la historia del Uruguay, esa es la responsabilidad institucional. Y cuando hablamos de política de Estado a veces se habla de una entelequia. ¡Estas cosas son políticas de Estado! Cumplimos con la Ley de Puertos, con sus decretos reglamentarios y con la propia normativa que creaba TCP, que todos los operadores conocían y que, de hecho, aceptaron en estos treinta años de vigencia de la ley.

Al respecto, el gerente general de Katoen Natie –a quien ya mencionamos– agregaba, como fundamento de la elección inversora: «Uruguay siempre ha tenido un marco jurídico muy confiable y estable, y un marco político siempre moderado y sin extremos».

¿Que hubo conflictos y posturas confrontadas en este tiempo? ¡Pero claro que los hubo! Algunos de ellos incluso debieron ser laudados ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. ¡Y los seguirá habiendo! En todo marco de competencia es natural y está bien que haya contraposición de intereses entre quienes defienden el mejor escenario para sus empresas. En definitiva, qué otra cosa es gobernar –me pregunto yo– sino administrar en clave de ecuanimidad civilizada y convivencia los conflictos de intereses entre los diversos actores de la sociedad.

Acá se habló de la licitación de 2008 y se dijo que el Estado actuó mal. ¡No! El Estado actuó bien: descalificó a Montecon por presentar dos sobres y a Adantir porque pertenecía al grupo Montecon, y la adjudicación se dividió entre las empresas Nelsury y Talfir. El Tribunal de Cuentas observó a Talfir porque no cumplía con el pliego y a Nelsury porque podía configurar monopolio al ser parte de Katoen Natie. La ANP del momento evaluó todas las irregularidades y esa licitación se declaró frustrada. No es cierto que no se adjudicó; se adjudicó y se dejó sin efecto por las observaciones que había habido y veo que el ministro asiente con la cabeza. Así fue y por eso nosotros decimos que no actuamos mal.

El Estado puso orden y no desorden en las irregularidades de los privados. Es absolutamente al revés de lo que se ha querido plantear acá cuando se habla de desorden del Estado. Ahí hay dos cosas: se habló del 300 % de aumento de las tarifas. ¡No! Una cosa es la tarifa y otra es el precio. La tarifa es la pública y esa aumentó el 20 %; las que aumentaron el 300 % fueron las privadas. El desorden que había –vuelvo a decir, a partir de ese desorden de los privados– significó que hubiera que hacer un ordenamiento por parte del Estado. Tengo que decir al señor ministro que creo que hoy sí hay desorden. Hay varios decretos que no se están cumpliendo en su cabalidad y le puedo asegurar que cuando uno escucha a buena parte de la comunidad portuaria, advierte que hay muchísima incertidumbre.

A fines de 2019 todas las controversias fueron gestionadas ponderadamente por las autoridades portuarias, a tal punto que el puerto de Montevideo y la política marítima no resultaron temas controversiales en la campaña electoral. A ver, acá se ha dicho que había una alarma que tenía años por la casi connivencia del Gobierno del Frente Amplio con Montecon. ¿Y por qué el tema no estuvo en la campaña electoral? ¡No estuvo! ¡No existió! ¿Por qué, por ejemplo, Curbelo –con quien supimos trabajar en el pasado como representante de la oposición– no se alarmó por ese cúmulo de irregularidades que parece que todos vieron pero nadie hizo nada? Ni el representante de la oposición en la ANP ni la oposición dijeron nada en su momento; tampoco apareció el tema en la campaña electoral ni en la LUC. Lo podrían haber incluido en esa ley si la alarma era tan grande, porque ahí metieron todas las cuestiones que el Gobierno quería sacar rápidamente. ¡No es cierto que había alarma por este tema! No había preocupación y no existió como tema en la campaña electoral ni en ningún otro lugar.

Entonces, hasta ese momento no hubo ninguna señal o acción formal contra el proceder del Gobierno nacional en el manejo del acuerdo con TCP. Ninguna amenaza se meneaba en el aire. Por el contrario, si alguien corría riesgos de perder los privilegios del contrato vigente era, precisamente, la concesionaria por incumplir los movimientos de carga mínimos exigidos y por lo que debía a la ANP una suma importante de dinero. Estábamos negociando con alguien que estaba a punto de perder esa concesión y que además era un deudor.

¿Qué llevó, entonces, señor ministro, a pactar? ¿Por qué esa cesión de soberanía, este condicionamiento en nuestro futuro y en el de nuestro hijos y nietos, como se ha dicho acá, por sesenta años?

¿Cuál es el sentido de un acuerdo hermético –al decir de un colega legislador–, negociado en una de esas reuniones ultrasecretas, que parecen ser una práctica donde amistad y responsabilidad institucional se entrecruzan con el riesgo de perder algunos puntos de referencia? Si tan grave era la situación desde la óptica que el oficialismo plantea –al punto de afectar derechos del Estado–, ¿por qué un Gobierno que hace ostentación de la transparencia en su accionar mantuvo ausente de conocimiento a la oposición y a los socios de la propia coalición, que han manifestado hoy aquí haberse enterado de los hechos a partir del discurso del presidente el 1.º de marzo del corriente, cuando rindió cuentas de su primer año de gestión? Me pregunto: ¿Qué fue lo que cambió en tan corto tiempo que hizo necesario recurrir a un acuerdo inexplicable desde la lógica de la lealtad institucional de todo gobernante? La verdad es que la respuesta que me surge es una sola: había cambiado el Gobierno. Había cambiado el interlocutor y con él las formas, los métodos y los contextos de negociación.

Aquí también se dijo que se dialogaba, que se negociaba. ¡Claro que sí! ¿O se pretende que los Gobiernos sean mudos? ¡Claro que negociábamos! ¡Claro que se dialogaba! Pero, realmente, no acredito lo que se trasmite en cuanto a que con la transición iban a perder el juicio. No tengo ninguna comprobación de un dato de ese tipo. Nuestro Gobierno siempre dijo –y lo trasmitió en la transición– que frente a la notificación de una diferencia, el tratado imponía una negociación amigable. Eso está establecido en el artículo 11 del acuerdo, y siempre fue nuestra posición.

Nuestra primera apreciación sobre el acuerdo es que es inconstitucional a todas luces.

Señora presidenta: estamos hablando de un acuerdo que genera monopolio privado por sesenta años, hasta el 2081. Parece increíble que estemos discutiendo sobre «monopolio sí o monopolio no». ¡Monopolio! Es una sola empresa la que va a gestionar por sesenta años la carga en el puerto de Montevideo. Eso viola la Constitución y, por lo tanto, no la habilita. Es el Parlamento y no el Poder Ejecutivo el que concede la potestad de crear monopolios y mucho más si son privados.

El doctor en Derecho Constitucional y exlegislador, Ruben Correa Freitas, en consulta agregada en el expediente –donde se sustancian los recursos administrativos contra los Decretos n.º 114/021 y n.° 115/021 señala que, a su juicio, es indudable que, de hecho, se está concediendo por cincuenta años a la compañía Katoen Natie el monopolio de la actividad portuaria en lo que se refiere al atraque de buques y a la realización de operaciones de carga y descarga de contenedores en el puerto de Montevideo. En nuestro ordenamiento jurídico, para que exista un monopolio a favor de una empresa privada, sea nacional o extranjera, se requiere una ley sancionada por el Parlamento, por dos tercios de votos del total de componentes de cada cámara, conforme al numeral 17, artículo 85, de la Constitución de la república. Para el constitucionalista es absolutamente claro, entonces, que en el caso no se ha cumplido con este requisito constitucional por parte del Poder Ejecutivo, al haber otorgado un monopolio de hecho a la compañía Katoen Natie, con exclusión ilegítima de la competencia de otros operadores portuarios, como es el caso de Montecon.

Justamente, una de las mayores preocupaciones planteadas por diferentes actores del espectro político de la época en que se otorgó la concesión, era que la terminal no se convirtiera en un monopolio. Para evitar esto se decidió que la normativa asegurara que la terminal especializada actuaría en competencia con los muelles públicos. La propia ley de creación de la TCP establece la libre competencia, al punto de que el decreto reglamentario que regula el régimen de gestión dispone: «La terminal prestará servicios en condiciones de libre competencia con otros operadores que actúen en otros muelles del Puerto de Montevideo». Más claro, imposible.

El propio exministro Lucio Cáceres –a quien se recordaba hace un rato–, al ser interpelado en 2001, sostuvo que TCP debía competir con otros operadores de los muelles públicos, y Alejandro Atchugarry, en la misma sesión, sostenía la libre competencia. De igual modo, el señor ministro Heber –que hoy nos acompaña–, durante la sesión de la Cámara de Senadores, del 13 de mayo de 2009, cuando se trató la subasta por la segunda terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, afirmaba: «no queremos monopolio de nadie. El monopolio privado es el peor de todos, aunque el público le sigue muy de cerca, porque es muy malo. Entonces, no queremos monopolio». ¿En qué quedamos?

Los términos del acuerdo y las propias declaraciones del ministro Heber evidencian que el Gobierno tomó la decisión de ir contra las leyes y contra la Constitución y de cambiar el principio de la competencia intraportuaria por los de la competencia interportuaria, lo cual no es otra cosa que establecer un monopolio en el manejo de los contenedores, aunque las autoridades del Gobierno lo nieguen.

Claramente la empresa Katoen Natie sabía, cuando ofertó, que debía competir con otros operadores de los muelles públicos. No nos llama la atención que la empresa argumente en su favor; ¡claro, la empresa se defiende! Acá el que tenía que actuar equidistantemente era el Estado.

Nos llama mucho la atención que el Gobierno adhiera a la posición de la empresa cuando las normas son tan claras y reconozca insólitamente la responsabilidad del Estado, hipotecando las excelentes posibilidades de defensa que tenemos en caso de que el acuerdo caiga y Katoen Natie nos lleve a un juicio ante un tribunal arbitral, especialmente teniendo una sentencia favorable al Estado –como es la que dictó, en el 2008, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo– y, fundamentalmente, sin haber producido una opinión técnica al respecto en un tema de esta envergadura.

¡Largo podríamos hablar de la experiencia y de la técnica y táctica de Katoen Natie en todos lados donde está, de amenazar con juicios! Tengo, si ustedes quieren –los mostraría si tuviera más tiempo–, miles de ejemplos de cómo se ha comportado esta empresa.

Este es un acuerdo con múltiples ilegalidades: violación de la Ley de Puertos –que establece a texto expreso la libre competencia y mandata a la ANP a tomar las medidas necesarias–, de la ley que autoriza la creación de TCP –es el artículo 20 de la Ley n.º 17243– y también de la ley de creación de Terminal Cuenca del Plata, que establece la libre competencia, ya que se determina que «La Terminal prestará servicios en condiciones de libre competencia con otros operadores…». Viola, además, la Ley n.º 18159, de Defensa de la Libre Competencia en el Comercio –es una ley de orden público que establece la libertad y la igualdad de acceso de la empresa al mercado, lo que también se

violenta en este acuerdo– y hay violación del artículo 377 de la Ley n.º 19355 que se invoca, en la que expresamente se prevé el asesoramiento preceptivo de la ANP.

No existió asesoramiento de los servicios de la ANP en los términos requeridos por la norma –esta es una respuesta que no hemos escuchado todavía en sala–, esto es, sobre la prórroga concreta, su alcance, las obras que se van a realizar y si ello guarda una razonable equivalencia con el contrato original.

Tampoco hay pronunciamiento del directorio del organismo pues el presidente de la ANP decide evadir ese requisito, aun cuando el gerente del área, doctor Edgardo Amoza, tras el pedido del ministro Heber, del 7 de abril de 2021, señala que es el directorio el que debe asesorar, pero para ese entonces, el hecho ya estaba consumado. Claramente hay un intento de cumplir con las formas pero un notorio incumplimiento de la norma señalada, lo que una vez más muestra las desprolijidades.

El profesor de Derecho Internacional y experto en temas portuarios, Edison González Lapeyre, sostuvo en carta a *Búsqueda* que «se requiere un previo asesoramiento de la administración portuaria para hacer efectiva una concesión conforme a lo establecido por la Ley 19.355»; se refiere al artículo 377. Señala que esa norma no se cumplió debidamente por dos razones: «… no se solicitó previamente porque el contrato es del 25 de febrero, la solicitud es del 7 de abril y la respuesta es del 13 de ese mes […] Pero, además, el asesoramiento no lo prestó la ANP, que se expresa a través de su Directorio y que no se expidió al respecto. Lo hicieron el presidente y la secretaria general interina, que no pueden actuar aisladamente ni representar a la administración portuaria como exige la normativa».

Y por si fueran pocas las ilegalidades, el mismo González Lapeyre señalaba que en su inciso F), el artículo 13 de la Ley n.º 16246 establece la obligación de la ANP de «Disponer, previamente a las transferencias de bienes, o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia». Esto no se hizo. Incluso, no se podía hacer porque la estimación del dragado a 14 metros de profundidad del canal de acceso requería un proyecto ejecutivo que obviamente la Administración Nacional de Puertos no tenía cuando se firmó el contrato y los Decretos n.º 114 y n.° 115.

Múltiples leyes se violan en este acuerdo, al punto de que el propio Partido Colorado –miembro de la coalición de gobierno–, trabaja para subsanar estas ilegalidades –porque según ha trascendido públicamente, consideraban que el proceso fue desprolijo– y hoy nos acabamos de enterar acá en sala, por lo anunciado por el señor ministro, que ese proyecto de ley será aprobado. Para nosotros no va a resolver nada, entre otras cosas, porque el ente es simplemente asesor y no va a tener poder en absoluto para indicar ni regular. Pues bien: no solo el Frente Amplio cuestiona el acuerdo, sino que también lo han hecho algunos socios de la coalición. Incluso, hace un rato hemos escuchado algunas expresiones al respecto.

Para terminar con los aspectos jurídicos –no por ello menos importantes–, hay que señalar que no solo estamos frente a una prórroga ilegítima del contrato de concesión, sino frente a un nuevo contrato en el que el Poder Ejecutivo actuó con abuso, fuera de la ley, sin demostrar con elementos objetivos el interés público. El nuevo contrato de concesión tiene características muy distintas al contrato original: se otorgó en forma directa, sin procedimiento competitivo, en contravención con las normas de contratación administrativa. Si se compara uno con otro, se advierte con facilidad que no se trata solo de una prórroga del contrato, tal como lo presenta el Gobierno. Este cúmulo de ilegalidades nos enfrenta ahora sí al riesgo de tener que enfrentar juicios millonarios y colocar al puerto de Montevideo en una situación de incertidumbre jurídica, pero también de incertidumbre respecto al funcionamiento del mismo puerto, sin reglas claras, donde tenemos decretos vigentes que no se aplican o se aplican a medias.

A pesar del marco jurídico vigente, que claramente consagra la libre competencia, el Gobierno resolvió impedir la competencia que hoy existe en el puerto de Montevideo y así sustituyó el artículo que establecía la competencia de la terminal con los muelles públicos, por otros que consolidan el monopolio. Pero no advirtió el Gobierno –o si lo advirtió, fue omiso– que existen leyes que garantizan la libre competencia y aun así siguió adelante.

El acuerdo conlleva graves consecuencias para la economía, para el empleo y para el bolsillo de la gente. Los servicios portuarios, su calidad y el precio son relevantes para la competitividad de nuestras exportaciones, influyen en el costo de lo que importamos y de casi todo lo que producimos, ya que en general tienen algún componente importado, impactando, por tanto, sobre el costo de lo que consumimos. Por el contrario, tener una única empresa que preste el servicio, coloca al consumidor cautivo de tener que operar con esa única empresa y si a eso le agregamos que puede fijar precios sin regular, es mucho más preocupante.

Los problemas de un monopolio en una actividad estratégica como el puerto van más allá de las consideraciones sobre precios y costos; hacen a temas comerciales, a temas operativos de los relacionamientos entre las agencias navieras y el operador portuario y pueden llevar a que estas decidan cambiar de estrategia para acceder al puerto de Montevideo o decidir no pasar por este. Además, le otorga privilegios y concesiones a la empresa sin ninguna causa justificada: se amplía el área de concesión, se otorga en forma gratuita terrenos del Estado en Puntas de Sayago para instalar un parque eólico e insólitamente se compromete a que la UTE le compre toda la energía a precios de consumidor, se flexibilizan los requisitos de tráfico mínimo y se establecen salvaguardias muy amplias para evitar pagar el canon, no se imponen restricciones para la venta

de la empresa ni una regulación acorde a lo que requiere un monopolio y el valor de la empresa se multiplica.

Estos son algunos de los beneficios que se le otorgaron a Katoen Natie; otros ya han sido mencionados por colegas parlamentarios. ¿Cómo explica esto el señor ministro? Si a ello le sumamos los costos que el acuerdo tiene para el país en su conjunto, esos costos enormes, y el cercenamiento de las facultades regulatorias y de definición de política portuaria que le significa al Estado, ¿no entiende el ministro que estamos realmente ante una entrega de soberanía?

Inexplicablemente, además, se incorpora al acuerdo el Reglamento General de Atraque de Buques que establece las condiciones para la operativa general del puerto.

¿Cómo se negoció este acuerdo? Con desprolijidades, con falta de transparencia, en la intimidad de los gabinetes, en palabras de González Lapeyre. Las desprolijidades y la falta de transparencia que señalaba el senador Carrera y otros compañeros han sido una constante en este proceso, lo que nos habilita a poner un manto de duda, a sospechar de toda esta actuación porque en distintas oportunidades se dijo y se desdijo. El ministro afirmó tener dictámenes jurídicos y, sin embargo, no los entregó.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑOR BERGARA.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone la señora senadora.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–19 en 21. **Afirmativa.**

Puede continuar la señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- Decía que se había afirmado tener dictámenes jurídicos y, sin embargo, no los entregó al Parlamento, para luego confesar que esos informes jurídicos no existían. Realmente es una actitud hacia el Parlamento y hacia la institucionalidad muy preocupante.

El trámite de los expedientes es una clara muestra de cómo no se cumplieron los procedimientos, la falta de transparencia, omitiendo pasar temas por el Directorio de la ANP. Alcanza con mirar el expediente donde se solicita asesoramiento al organismo sobre el Reglamento General de Atraque de Buques al que el senador Carrera denominó expediente mágico. En apenas un día se asesora sobre el reglamento que tiene alrededor de treinta artículos y, además, este asesoramiento llega, por si algo faltaba, luego de que se publicara el decreto que lo aprobaba. Es claro el apartamiento del régimen jurídico vigente. La resignación de facultades que son propias del Estado, como la potestad regulatoria y de fijación de la política portuaria, la falta de diligencia y la liviandad con la que se tomaron decisiones tan trascendentes para nuestro país sumado a las concreciones y beneficios que se conceden a la empresa, sin lugar a duda hacen que tengamos que exigir la responsabilidad política al Gobierno y al ministro. Como todos sabemos, la discrecionalidad del Gobierno no es irrestricta, tiene límites, que están dados por la Constitución y por la ley. Vivir en un Estado de derecho implica a ciudadanos, pero también a gobernantes, actuar bajo un régimen jurídico vigente y cuando ello no ocurre, se debe llamar a responsabilidad.

Aquí tenemos declaraciones hechas en el 2017 por la empresa Katoen Natie cuando anunciaba la venta de todos sus activos en Uruguay. En ese momento, la empresa Katoen Natie afirmaba que el fuerte marco legal uruguayo y la estabilidad política del país habían permitido que se siguiera invirtiendo en la terminal para transformar a TCP en una de las terminales de contenedores líderes en el sur. Además, expresaba que luego de dieciséis años de crecimiento espectacular, Katoen Natie lanzaba un proceso de selección para encontrar un nuevo accionista. ¿Cuándo dice la verdad Katoen Natie? ¿Hubo dieciséis años de crecimiento espectacular o tenía millones de problemas porque tenía una competencia ilegal? Y el hecho de que el puerto de Montevideo esté entre los más productivos del continente, ¿no le alcanzó a Katoen Natie? Ahora hace el juego que ha hecho en muchos países de amenazar con juicios, cuando tenía todas las de perder. Señor ministro: tenía una declaración del Tribunal de lo Contencioso Administrativo; tenía declaraciones de ellos mismos reconociendo que cuando compitieron sabían que tenían competencia en los muelles públicos. Es inaudito pensar que si hay perjuicios se podía perder.

Creemos, sin lugar a duda, que el Gobierno y el ministro tienen que responder por este accionar negligente y poco transparente en beneficio de una empresa por sobre otras, en contra de los intereses del país, con abuso de sus facultades y que creo le va a generar perjuicios inconmensurables a nuestro país.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra por una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: no sé cuántas veces voy a tener que repetir lo mismo, parecería que no nos escuchamos. Nosotros sostenemos las mismas palabras que cuando se votó la ley de remates: no estamos de acuerdo con los monopolios privados ni públicos. Algunos son de hecho y los tenemos que controlar, pero no estamos de acuerdo. Este acuerdo no consagra ningún monopolio, pone exigencias porque sí creemos en terminales de carga de contenedores fuertes que puedan competir contra otros puertos. Por eso, para que haya otra terminal ponemos una

serie de requisitos, para no volver a pasar por la frustración que tuvo el país frente a una terminal que se licitó y se declaró desierta porque no hay suficiente mercadería contenedorizada para sostener dos terminales. ¿Puede haber? Sí, puede haber. Por eso creemos que efectivamente la terminal tiene que ser eficaz, barata y con escala de mucha carga. En ese sentido, nos comprometimos a darle una prioridad de atraque –no es una exclusividad– siempre y cuando haya espacio en la terminal. Y no pusimos restricciones en otras áreas, porque si las poníamos en el contrato y no se abría una ventana para cuando se llenara la terminal de carga –a eso aspirábamos–, no podrían ser atendidos en otras zonas del puerto sin restricciones. Lo que no puede ser, señora presidenta, es que la terminal tenga mucha exigencia y el resto ninguna, porque nadie ofertaría para comprar la terminal, nadie licitaría por la terminal porque ahí hay una serie de requisitos que no están en el resto del puerto. Entonces, ¿qué se quiere decir? Que dentro de la terminal se paga USD 17:000.000 y se compromete a USD 36:000.000 porque se ganó la licitación. Ahora bien, si se hace para afuera de la puerta de la terminal no hay que pagar nada. Entonces, ¿a santo de qué van a licitar? Fue porque en aquel momento se les garantizó –y así me consta porque participé en la discusión– que tenían prioridad de atraque y, por lo tanto, tenían la opción de llenar la terminal y realizar la inversión pactada. Enésima vez que lo digo.

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Respecto a lo expresado por el ministro tenemos una diferencia sustantiva y la estamos explicando en términos políticos.

Nos parece que hay distintas formas –y hoy trataba de fundamentarlo– en las que se puede gestar una actividad para que termine siendo monopólica. Entendemos que el contrato al que llega el Gobierno uruguayo con Katoen Natie claramente genera un riesgo enorme de actividad monopólica. El Gobierno no va a poder establecer la posibilidad de licitar para una nueva terminal porque va a depender de cómo gestione Katoen Natie su capacidad de contenedores. El riesgo de que se genere renta monopólica es altísimo en los hechos, por más que se le ponga otro nombre y el contrato no hable de monopolio. Es como tener un animal peludo que anda por los tejados, dice miau, caza ratones y bueno, es parecido a un gato. En este caso decimos que el riesgo de que se genere renta monopólica y terminen pagando todos los trabajadores uruguayos es altísimo. Por eso la valoración política de que se debió haber discutido mucho más antes de tomar una decisión de estas características.

SEÑORA KECHICHIAN.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- Señora presidenta: yo me sorprendo porque he escuchado toda la vida al señor ministro y al sector que él representa hablar de la libre competencia y de que es el mercado el que la regula. Y ahora tengo que venir a sentarme acá a escuchar que actuaron como Estado porque no había lugar para dos. ¡Dejen que compitan! ¡El mercado regula! ¡Lo han dicho toda la vida! ¿Por qué tenemos que actuar nosotros para ponernos del lado de uno de los que estaban compitiendo? Eso es lo que realmente me resulta incongruente viniendo de quien viene.

SEÑORA BIANCHI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑOR FERRÉS.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA BIANCHI.- Con mucho gusto.

SEÑOR FERRÉS.- Con respecto a los temas de la libre competencia, el monopolio y la Ley de Puertos, se está partiendo de un error jurídico. Para que dos o más empresas puedan competir en un mercado relevante deben tener el mismo título habilitante otorgado por la Ley de Puertos: una concesión. Tan así es que en esa famosa sentencia del TCA del 2008 el objeto de la pretensión anulatoria versa sobre la juridicidad de una licitación que otorga una concesión; por eso dice «libre competencia». El principio es la libre competencia. Luego, si uno sigue analizando la Ley de Puertos, puede ver que dice que las autorizaciones y permisos nunca podrán darse en exclusividad, y no nombra la concesión. Al referirse a la concesión, dice que cuando no sea posible prever un monopolio de hecho se tomarán las medidas para su efectivo control. Por tanto, se tiene que estar ante una posición de igualdad jurídica entre dos o más empresas para poder competir, que no es el caso, porque la única empresa en el puerto de Montevideo que tiene una concesión es la Terminal Cuenca del Plata Sociedad Anónima. Es por esa razón que nosotros entendemos que no es aplicable o discrepamos en que no se permite la libre competencia. Para que haya libre competencia tiene que haber otra concesión, otra terminal especializada con los mismos derechos y obligaciones que la terminal que se está cuestionando en este acuerdo.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar la señora senadora Bianchi.

SEÑORA BIANCHI.- En este tipo de temas me acuerdo de Leonardo da Vinci –¿vieron?; a veces me acuerdo de otras personas–, que fue el hombre universal. Acá todos

sabemos de todo. Y yo de puertos no voy a hablar prácticamente nada porque no sé, más allá de que tuve que estudiar, porque estar sentado acá implica la responsabilidad de estudiar.

Realmente voy a tratar de ajustarme a dos cosas: a consideraciones de tipo político –porque conozco el paño de adentro de las dos Administraciones, de los quince años de gobierno frenteamplista menos cinco y del actual Gobierno– y, por supuesto, a los temas jurídicos, porque en eso yo me formé, aunque igual consulto. Y voy a pedir una disculpa porque yo no vengo con discursos preparados ni con discursos que me escribieron otros, y aclaro que no hago alusión a nadie. Simplemente escucho a las partes que intervienen –sobre todo cuando yo no sé– y puedo aprender de la oposición y puedo aprender de mi Gobierno. Es así como uno evoluciona, realmente; por eso uno puede hacer los cambios reales que hizo en sus opciones políticas. Una de las cosas de la que me di cuenta es que me mintieron mucho y yo cometí el error –y voy a decir por primera vez una cosa que no me lo puedo perdonar hasta el día de hoy y estoy tratando de corregir y enmendar– de militar por el referéndum contra la privatización de las empresas públicas porque ¿saben una cosa?: nunca había leído la ley. Resulta que después dije: «¿Qué pasa? ¿Por qué me llevan a esto?». ¡Y yo ya era grande! Siempre las mismas consignas; siempre las mismas cosas escritas en los muros desde la década de los sesenta. Entonces, pensé: «¿No me habré equivocado?» Sí, me di cuenta de que los cinco artículos que se sometieron a referéndum no implicaban la privatización de Ancap. No implicaban la privatización de ninguna empresa pública, pero menos los cinco artículos que se referían a Ancap.

Ahora estamos en el 2021, a muy pocos años de que desaparezca el problema de los autos a nafta o a gasoil, porque la Unión Europea ya decidió que no se van a poder fabricar más vehículos a nafta o a gasoil en el 2035, que es mañana –ellos sí son países que miran cincuenta o sesenta años para adelante, aunque se hayan matado en la guerra–, y nosotros todavía estamos arrastrando el tema de las empresas públicas. Me estoy refiriendo a este tema de las empresas públicas. Todas las demás están en libre competencia y buen resultado que han dado, porque no les puedo decir lo que era tratar de contratar con el Banco de Seguros del Estado cuando tenía el monopolio, y no les digo lo que era Antel, que en parte está privatizada; en realidad está sujeta a la competencia del mercado.

Yo, a pesar de que he hecho una evolución política de la que me siento satisfecha, reconozco en el expresidente Jorge Batlle a un gran liberal. Lamentablemente lo perdimos, pero hacía mucho tiempo que venía diciéndonos estas cosas y lo denostábamos mucho, tanto que se le negó el honor de designar al aeropuerto con su nombre. A mí me hablaban pestes de Jorge Batlle, pero en aquel momento pensaba que lo bueno estaba de un lado y lo malo de otro, y eso que era grande ya.

Ahora bien, como dijo mi colega Da Silva: el Frente Amplio llegó al Gobierno. Entonces estamos todos en un plano de igualdad frente al manejo del Estado. Una cosa es la teoría y lo que se pensaba en la década de los sesenta, pero cuando se llegó al Gobierno se hizo todo lo contrario. Me parece bien que haya sido así, pero hay que asumirlo y no imputar intenciones a los demás. Digo esto sinceramente, señora presidente, porque me molestó mucho, y lamento que no esté en sala mi exalumno Sánchez. No se nos puede decir que actuamos bajo amenazas, que le dimos la llave del puerto a una empresa extranjera, que hicimos una rendición incondicional del país. ¿Alguien tiene dimensión de lo que significa una rendición incondicional? Creo que si se pensara dos veces no se diría.

Se aplica algo que dice Harari, que está tan de moda como el nuevo historiador o alguien que trata de comprender el mundo moderno: no se está apelando más a la racionalidad para dar explicaciones de los problemas, sino que se apela a los sentimientos. Y lo que he escuchado acá decir a la oposición es «patrioterismo», o sea la patria mal entendida, el sentimiento, el hablarle al vecino o a la vecina. ¡Vaya si tendrán experiencia en ir a decir a los vecinos cualquier cosa, cuando nos dicen en nuestra propia cara cosas que no son ciertas! Si quieren que diga que se alejaron de la verdad para no decir que están mintiendo, usamos eufemismos, pero están mintiendo. Yo veo programas de televisión en los que se discute sobre la Ley de Urgente Consideración y se miente. Entonces, ¿cómo no se le va a mentir a la vecina o al vecino que de repente ni terminó la escuela?

Además, después de quince años de gobierno populista y de despilfarrar la plata que entró, conservamos a los pobres como sustento de este atraso que tiene el país. En realidad, supimos ser muchísimo más desarrollados; no nos pasó al grado de la Argentina, que podría ser la séptima potencia mundial, como fue a comienzos del siglo XX, porque nosotros somos más chiquitos.

También quiero decir una cosa por las dudas. Hace un rato se habló de Singapur. Ese país tiene 670 kilómetros cuadrados y no tiene agua potable; la tiene que traer del exterior. Se convirtió en una potencia emergente. Tiene uno de los mejores niveles de educación en el mundo, lo que les permite ocupar a su población –que es algo mayor a la nuestra: no llega a los 4:500.000 de habitantes– en las nuevas tecnologías. Y ahí no tienen miedo de que cuando aparece un robot la gente se queda sin trabajo, porque hay generación de empleo genuino.

En cuanto a Corea, hasta 1953 no sabíamos ni dónde estaba ubicada en el mapa y ahora nos estamos comparando. Ya no nos podemos comparar más con Corea. ¿Qué hicieron? Aprovecharon las cosas nuevas del capitalismo, que fue el que triunfó, defendiendo las respectivas soberanías, pero estimulando la nueva realidad económica y social del mundo. Ya no existen más dos bloques. Hay posibilidades de manejo de la economía y del comercio

internacional, en que nosotros también estamos bastante rezagados por tener recetas atrasadas. Aclaro que no estoy hablando de toda la oposición. Me consta que hay discrepancias, porque se hicieron públicas en su momento, pero ganan los que son más y, además, los que tienen más plata.

Lo que quiero, señora presidente, es que se tome conciencia de las cosas graves que se nos dijeron. Después aparecen los periodistas relativistas, que dicen que no tenemos que enfrentarnos a la clase política. Entonces ¿nos tenemos que bancar todo lo que nos dicen? Porque es muy fácil sentarse a escribir una columna –y voy a dar el nombre del semanario, que me tiene bastante cansadita, no de los periodistas– en una computadora en *Búsqueda* y decir que nosotros en realidad somos los que fomentamos la grieta. ¡Ah, bueno! Siéntense acá los mismos periodistas y bánquense que se les imputen delitos de traición a la patria. ¿Qué quiere decir «rendición incondicional»? ¿O no miden lo que dicen? La rendición incondicional es traición a la patria, y no tengan dudas porque eso está tipificado. Se dice a los ministros de Estado, a los asesores, cualquier tipo de disparate. ¿Saben qué responsabilidad tenemos? Y hablo de «responsabilidad» porque yo no manejo el concepto de «culpa». Nosotros tenemos, por ejemplo, como prosecretario de Presidencia a un grado 4 en Derecho Administrativo de una de las universidades más prestigiosas del país, mal que nos pese no la mejor calificada a nivel internacional, como la Udelar; está más abajo. Y sí. Tenemos a un grado 4 en Derecho Administrativo sentado acá.

¿De qué informes jurídicos me están hablando? Si ustedes tienen que recurrir a informes jurídicos, recurran, pero después no hagan recorte y pegue de lo que dijo Correa Freitas en una ocasión o de lo que dijo otro, porque hay que saber derecho de fondo para saber a qué se están refiriendo. Repetir y leer cosas, cualquiera lo puede hacer.

El otro día estaba leyendo un reportaje a Angela Merkel y le preguntaron por qué ella tenía facilidad para muchos desarrollos técnicos o humanísticos. Y ella dijo algo así como: «Elegí ser ingeniero químico para que nadie me discuta, porque si no, de lo demás me discute todo el mundo». La verdad es que me sentí identificada, y ni que hablar de educación.

Ahora estamos en derecho, señora presidente, y ya dije el otro día que si alguien me quiere decir algo me lo dice, pide una interrupción y se la daré en su momento.

El derecho administrativo es una de las ramas más difíciles del derecho. Es prima hermana del derecho constitucional. Además, ahora escucho decir que todo es inconstitucional. ¿O sea que nosotros sustituimos a la Suprema Corte de Justicia? Cuando veíamos los horrores que se aprobaban en la cámara en el quinquenio pasado, decíamos: «Ojo que esto es claramente inconstitucional». Más allá de que lo dijera un abogado, había juristas también en la cámara. Hago el reconocimiento al doctor Ope Pasquet y al doctor Pablo Abdala, porque siempre dije que ellos sí eran juristas; yo era una simple abogada. Y muchas veces la Corte –para no decir que prácticamente todas– nos dio la razón en las inconstitucionalidades. Pero ahora oigo decir «ilegal», «abuso de poder», «desviación de poder». ¿Entienden lo que están diciendo? A veces pienso que no lo entienden –lo digo con total honestidad–, por la propia falta de concepciones estructurales del conocimiento, porque eso es lo que nos permite estar seguros de lo que tenemos que estudiar, de hacia dónde tenemos que ir y de qué libros tenemos que seleccionar. Porque con Google no solucionamos el tema. Tanto podemos *googlear* «Paco Casal» como podemos *googlear* «Umberto Eco». ¿De qué depende que busquemos una cosa o la otra? De la formación que uno tiene.

Y ahora me acordé de Paco Casal; miren ustedes. Fue la primera y única vez en la historia del país en que el principio de avocación lo aplicó el presidente de la república, y lo hizo para perdonarle la deuda a Paco Casal, contra la opinión del propio ministro Danilo Astori, que acogió parcialmente el recurso. De 100:000.000 se lo hicieron bajar a 10:000.000, pero como el amigo no podía perder 10:000.000, le perdonó los 10:000.000. Y dejémoslo ahí, porque se investigó acá. Claro, no teníamos mayoría, porque esa es otra de las cosas: no me digan que había diálogo. No tuvieron más remedio que aprobar algunas comisiones investigadoras porque ya los hechos rompían los ojos, pero el resto las rechazaron todas. Y no se aceptaban las prórrogas.

Entonces, para decir determinadas cosas debemos tener la conciencia muy limpia. Y con esto me refiero a todos. Nos incluye a todos. Y debemos haber manejado el Estado con un criterio jurídico-institucional con el que no se manejó, porque en realidad no se respetaron las normas. ¿Por un problema de mala fe? No. Porque se consideraba que lo político estaba por encima de lo jurídico. Entonces, los que teníamos responsabilidad administrativa hacíamos firmar a los gerentes financieros que llevaban adelante las licitaciones, porque estaban amañadas y nos dábamos cuenta. En consecuencia, no firmábamos la resolución, excepto que estuviera la firma del gerente financiero, que eran cargos de confianza. Esas cosas hubo que hacerlas en el organismo más grande del Estado. Lo que se rompió fue el tejido institucional en el sentido administrativo, y no me refiero a otra cosa. El Uruguay tiene fortalezas que realmente no mueve cualquiera, ni en cinco, ni en diez ni en quince años, pero desde el punto de vista del manejo administrativo, tenemos que rearmar el Estado, y lo digo con absoluta y total responsabilidad. Tenemos que rearmar administrativamente el Estado.

¿Sabe una cosa, señora presidente? Y lo voy a decir con total tranquilidad, porque eso forma parte de la esencia de lo que es un gobierno.

(Murmullos en sala).

–Si están aburridos, se pueden ir. No hay ningún problema. Yo me siento acá y escucho a todo el mundo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Les pido silencio, por favor.

SEÑORA BIANCHI.- No, no se preocupe. Con que escuchen las taquígrafas, ya está.

Como todo el mundo sabe, soy la senadora más votada de la lista más votada, de la lista del presidente. Yo no conocía el acuerdo ni pretendía conocerlo, porque entiendo lo que es la seguridad del Estado. Entiendo lo que es tomar decisiones con semejantes empresas internacionales. Porque ¿ahora le van a tener miedo a las multinacionales? No, no me van a decir eso. Les regalamos millones y millones de dólares. Los despilfarramos y los despilfarramos. ¿Y ahora vienen a hablar en contra de las multinacionales? No se puede cambiar el discurso de esa manera. Hay que ser coherente. Y es cierto; no es mirar al pasado. Es que la situación que tenemos hoy es el resultado de lo que nos dejaron. Y reitero que tienen un presidente que no pasa facturas, pero la situación es realmente preocupante, y esto es un ejemplo.

Repito: yo no conocía el acuerdo y me parece perfecto. Estos acuerdos que comprometen la soberanía del país en juicios internacionales –que parece que no tienen idea cómo son, porque es fácil hablar, facilísimo–, no los debe conocer todo el mundo. ¿Y en qué se basa eso? En el sistema republicano de gobierno. Yo debo tener confianza en las autoridades e ir a los mataburros, como nos enseñaron en facultad, que son los tratados de derecho administrativo. Claro, no cualquiera puede entenderlos. Delpiazzo es del Partido Nacional, y lo puedo decir porque es convencional. ¿Y qué culpa tengo yo de que Daniel Hugo Martins también sea del Partido Nacional? Nosotros no tenemos que ir a buscar muy lejos; tenemos a los catedráticos, algunos vivos y otros muertos, que enseñaron y muy bien. También fui a Sayagués Laso, a quien mataron en 1965, pero Delpiazzo y Martins escribieron después de la Ley de Puertos. Si ustedes leen el Tratado de Derecho Administrativo de cualquiera de los dos, sobre todo el de Delpiazzo, que es el más actualizado, verán que explica claramente cómo deben hacerse las cosas. El doctor Ferrés, reitero, es grado 4 de Derecho Administrativo, ¡si estará calificado para hacer informes jurídicos! Lamento si los demás tienen que salir a buscar por ahí –insisto–, pero él sabe muy bien lo que acaba de decir.

No los quiero aburrir porque sé que el derecho administrativo es muy árido, pero una de las cuestiones que quiero que quede clara sobre los dos tratadistas cuyos nombres manejé –particularmente Delpiazzo, que es el que más se adecua a esta situación porque escribió después de la Ley de Puertos– es que es total y absoluta responsabilidad del Poder Ejecutivo todo lo que se refiere a la política aeroportuaria. Él analiza todas las Constituciones, desde la de 1830 hasta la actual –¡hay que saber, eh!–, y cuando llega a la vigencia de la Ley de Puertos ratifica que es pura y exclusivamente responsabilidad del Poder Ejecutivo. Yo no voy a tener ningún problema, en función de la coalición, en votar una ley que establezca un ente regulador; no es necesario. Es responsabilidad del Poder Ejecutivo y de nadie más. ¡De nadie más! Eso lo dicen la Constitución y también la Ley de Puertos.

Tanto que hablaron del artículo 7, léanlo en voz alta, porque cuando uno lee en voz alta entiende mejor las cosas que cuando las lee para adentro.

Tengo en mi poder la sentencia y me iba a tomar unos minutos para decir algo, pero ¡no repitan más lo del Tribunal de lo Contencioso Administrativo! ¡Hay que saber de contencioso anulatorio para opinar! No cualquiera puede opinar de contencioso anulatorio. Lamento mucho decirlo, pero volveré a poner el mismo ejemplo de siempre: si me tengo que operar, no lo haré con un ingeniero, sino con un médico; ya ni digo con gente que no tenga formación universitaria. ¡Respeten las especializaciones! Estamos en el siglo XXI y no se puede saber de todo. ¡Termínenla!

Lamento que muchos de los que manosearon el tema del Tribunal de lo Contencioso Administrativo no estén en sala porque es muy fácil decir de todo, cualquier cosa y después levantarse e irse.

El objeto de la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo era otro. Las sentencias tienen objetos porque la demanda tiene objeto y no tiene nada que ver lo que se está dirimiendo ahora con la ampliación de la concesión a la empresa holandesa, belga o lo que quieran, porque –¡total!– uno nunca termina sabiendo de dónde son los capitales, pero tienen formas jurídicas que se respetan acá.

En cuanto a la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del año 2008, sigo escuchando que la repiten como si supieran. ¡Léanla porque de repente la entienden! Miren que el Tribunal de lo Contencioso Administrativo escribe bastante cortito y al pie. El fallo de esa sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, señora presidente, refiere a que debe existir libre competencia en el puerto, y esto lo hace en un determinado contexto; la sentencia es en respuesta a una demanda, y obviamente se trata de un contexto procesal. El objeto de la pretensión anulatoria era la juridicidad de una licitación para la concesión de una terminal. ¿Qué tiene que ver con lo que estamos hablando ahora? Es decir que, como muy bien expresó Ferrés –mejor que yo porque él es grado 4 y yo nada más estudio–, refiere al mismo título habilitante o contrato que tiene la terminal, la TCP. No refiere a la competencia entre los concesionarios y un permisario precario, que es lo que se estaba diciendo. Ahora se habla como si fuera entre gallos y media noche, y da lo mismo. No, ¡no da lo mismo! Estamos en el Senado, señores, y para estar acá hay que tener formación. ¡Sí, señor! Yo defiendo eso. Nos podremos equivocar, pero lo hacemos con fundamentos y no atacamos a los que piensan distinto.

Señora presidente: aparte de licuar y de batir la lata del engrudo, como hizo toda mi generación –así terminamos muchos–, hice tres carreras universitarias y una especialización internacional. O sea que no hay nada que justifique no haber estudiado. ¿Queda claro que no se puede seguir citando la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo? Si no, pregúntenle a Correa Freitas. El otro día me lo encontré en Tienda Inglesa –la gente que más sabe es la más humilde– y me estuvo comentando un poco sobre este tema.

(Interrupciones).

–Si les molesta, lo lamento profundamente.

A mí no me molestó en absoluto, señora presidente, leer las declaraciones del doctor Eduardo Silva Romero, socio del estudio de abogados internacionales Dechert. Además, cuando compareció por Katoen Natie, dijo que era abogado de la empresa desde hacía veinticinco años. ¿Saben por qué? Porque para intervenir en procesos de arbitraje internacional no alcanza con ser abogado, administrativista ni constitucionalista; no, es un plus. Hay que hacer un doctorado de Derecho Internacional, específicamente de arbitraje.

¡No hablen de demanda! Esa fue otra cosa que tuve que ver en las versiones taquigráficas de cuando comparecieron –por lo menos, las dos veces que comparecieron en el Senado– el ministro, el prosecretario de Presidencia y alguien más. Se decía que teníamos una demanda. ¡No! Un arbitraje no es una amenaza, como se dijo acá. Se dijo que actuábamos bajo amenaza. ¡Que no se juzgue a los demás por debilidades propias! No se actuó bajo amenaza; se actuó con la responsabilidad de estar frente a uno de los estudios jurídicos más importantes del mundo, que se dedican al arbitraje, algo que no cualquiera puede hacer. Quiero ver a todos los que hablan acá de constitucionalismo y de ilegalidad, ¡los quiero ver! Ahí sí hay que ser muy especializados.

El derecho internacional público y el privado son las dos ramas más complejas, después del constitucional y del administrativo. Para mí es más complejo lo internacional privado y lo internacional público; lo digo con total honestidad.

En definitiva, pude entender lo que nos advirtió este señor –no lo desprecio, porque es abogado de la empresa, pero puedo entenderlo–, ya que a ninguna empresa le sirve ir a un arbitraje. ¿Saben el tiempo que lleva un arbitraje? Puede llevar años. ¿O creen que el arbitraje es una audiencia de conciliación como la de nuestros juzgados, a las que ni los jueces van? ¡No! ¡Es serio! Sin embargo, no es el juicio de fondo y, mientras tanto, tenemos el puerto –tanto hablan del puerto– y las empresas –a todas, tanto a la que nos metió en el arbitraje como a las otras– en situación de absoluta inestabilidad. Díganme qué inversor es lo suficientemente tonto como para venir a una olla de grillos. Acá están explicadas las razones.

Lo que más me preocupó es que este abogado, especialista en arbitraje, se refirió a las obligaciones: «Todas estas obligaciones están recogidas en el Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa en materia de promoción y protección recíproca de inversiones, suscrito en 1991». A ver si entienden que no es con Taiana y el kirchnerismo que tenemos problemas; los tendremos con los dueños del mundo si no resolvemos esto. ¿Queda claro?

Como se me está terminando el tiempo y todo lo demás lo dijeron mis compañeros, el ministro, mi compañero Jorge Gandini y todos quienes han intervenido –que han mostrado documentos–, voy a hacer una referencia.

¿Se acuerdan de aquel programa de televisión llamado *Deportes en el recuerdo*? El Uruguay siempre vive para atrás, pero no porque uno lo quiera, sino porque hay sectores políticos que se anquilosaron en el pasado y otra vez nos están queriendo trampear el futuro. Yo les puedo garantizar que a mí me lo trampearon, pero que a mis hijos y a mis nietos no se lo van a trampear.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑOR BOTANA.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone la oradora.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Puede continuar la señora senadora.

SEÑORA BIANCHI.- Esta obsesión por querer vivir en la década de los sesenta y por querer imponer el socialismo –llámenlo como lo llamen– nos está deteniendo el futuro y eso se terminó. ¡No vamos a dejar que eso pase más!

¿Saben lo que tomé? Tomé –y con esto termino lo más rápidamente posible– la interpelación que nuestro querido y respetado –y él sabe que es así, como todos, si bien tenemos discrepancias de otro tipo– señor senador Rubio hizo en julio de 2001. Porque después todos son amigos y admiradores de Atchugarry, ¡pero cuando pudieron le dieron, eh! Y yo ya estaba bien grandecita para escuchar las cosas. Le dieron a Atchugarry y a su Gobierno. Y saben que me encuentro con cosas iguales. Por ejemplo, el señor senador decía: «Como sentimos la carga de representar al 40 % de los uruguayos,» –volvió el Frente– «vamos a ejercer, dentro de la legalidad democrática, nuestros derechos. Para enmendar errores, hay tiempo y a mi juicio aquí hay

cuestiones que no están suficientemente claras, aunque tal vez hoy se aclaren». Se dice esto cuestión de dejar dudas, para poder decir a la vecina o al vecino: «Señores: acá tenemos a un grupo de delincuentes que les regalaron el puerto», porque todo lo que dijeron se resume en esa frase. ¡Y háganse cargo porque, además, hicieron referencia a la vecina y al vecino! A su vez, se encargaron –y ya lo dije en la otra interpelación– de destruir la educación pública.

Luego, se sigue hablando de la legalidad y se señala: «… lo que estamos afirmando es que a nuestro juicio nos parece altamente inconveniente». Por supuesto, todo el que no piensa como ellos es delincuente o tarado, tonto o ignorante.

¿Saben a qué se refiere también? Habla de la sociedad –y digo esto con todo el cariño y el respeto que le tengo a Rubio– y saben ustedes que también habla de la llave, otra vez; o sea que ni siquiera están cambiando los ejemplos. El actual señor senador dice: «A mi juicio, USD 2:000.000 para esto, es poco». Ahora, con los millones que gastaron nunca sé si estamos hablando de euros o de moneda nacional porque ¡total! Tanto que les preocupan los pilotes por el dragado, Buquebús y no sé qué otras empresas –no me acuerdo de los nombres– están haciendo pininos para pasar por el costado de los pilotes por problemas de seguridad. ¡Y sale como USD 10:000.000 sacarlos!

Decía el señor senador: «A mi juicio, USD 2:000.000 para esto, es poco. Me dirán que no es un argumento central, y puede ser así, pero sepamos que es la llave de ingreso y puede constituir, además, una llave exclusivamente financiera de ingreso». Además, habla de las acciones al portador de las que, por supuesto, estaban en contra; antes de ser Gobierno.

Entonces, señora presidente, yo no voy a usar todos los minutos que tengo.

SEÑOR ANDRADE.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA BIANCHI.- El señor senador Andrade me pide una interrupción, pero no se la concedo porque cuando yo las pido, no me las dan.

(Hilaridad).

–Así que… Además, para escuchar las mismas cosas, no.

Me faltó decir una cosa. Para hacer gárgaras de pedregullo con la república y la democracia hay que demostrar que se es republicano y democrático, y estas cosas se demuestran cada vez que pedimos apoyo para los países de América Latina en los que no hay república ni democracia.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA BIANCHI.- Y se demuestra no haciendo que el Parlamento, que es la casa de todos, tenga que soportar a un montoncito de personas –porque la verdad que eran un montoncito– tirando cohetes y gritando consignas, y que legisladores de la oposición estuvieran instigando a esas personas. Hacer eso es antidemocrático y antirrepublicano. Así que gárgaras de pedregullo con la república y la democracia, no. La república y la democracia se ejercen, no se proclaman.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA BIANCHI.- Con mucho gusto.

(Murmullos en sala).

SEÑORA PRESIDENTA.- Ustedes perdonen, pero hay dos senadores que se sintieron aludidos.

SEÑORA BIANCHI.- Al ministro le concedo la interrupción.

(Murmullos en sala).

–Yo soy la dueña de la interrupción.

SEÑORA PRESIDENTA.- Está muy bien, pero hay dos senadores aludidos.

SEÑORA BIANCHI.- No les doy la interrupción; se la doy al señor ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Ya lo sé. Estoy diciendo que vamos a dar la interrupción al señor ministro y después para responder alusiones.

SEÑORA BIANCHI.- ¡Que vayan al Parlamento cubano a ver qué pasa!

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: quiero pedirle, en el uso de esta interrupción que me concedió la senadora Bianchi, si puede ceder la palabra al presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo.

Antes quiero decir que tengo las respuestas por escrito. Pido disculpas por haberme demorado un poquito, pero entrego las respuestas por escrito para que no se termine diciendo, como siempre se hace, que no respondí ninguna pregunta. Aquí las tengo por escrito y las entrego a la Mesa para que se repartan.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, vamos a acercar las respuestas a las preguntas, que el señor ministro trajo por escrito. Haremos fotocopias para que todos los señores legisladores las reciban.

Tiene la palabra el presidente de la Administración Nacional de Puertos, Juan Curbelo.

SEÑOR CURBELO.- Señora presidenta: quiero dejar en claro lo relacionado con la instrumentación de la prórroga y la solicitud del asesoramiento preceptivo de la Administración Nacional de Puertos.

El día 7 de abril del 2021 el ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, presenta una nota en la que solicita el asesoramiento preceptivo de la Administración Nacional de Puertos al Poder Ejecutivo respecto de la instrumentación de la prórroga del plazo contractual a Terminal Cuenca del Plata Sociedad Anónima, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 377 de la Ley n.º 19355, de 19 de diciembre del 2015. La ley que acabamos de mencionar, en su artículo 377 establece: «Las concesiones que afecten un espacio territorial del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, radas, etcétera) otorgadas al amparo de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, podrán prorrogarse por Resolución del Poder Ejecutivo con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos…». Reitero: «con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos». Esta norma, este artículo, no dice de forma clara que el asesoramiento tenga que pasar preceptivamente por el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Entonces, nosotros entendemos que de acuerdo con el reglamento general…

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA BIANCHI.- Le concedo una nueva interrupción.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede proseguir en el uso de la palabra el presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR CURBELO.- Decía que el Reglamento General de la Administración Nacional de Puertos, en lo que tiene que ver con las atribuciones a su presidente, en su artículo 8.º, numeral 4.º, habla de representar a la Administración Nacional de Puertos y al directorio en sus relaciones externas, por sí o por medio de apoderados. Por tanto, señora presidenta, nosotros entendemos que es muy claro que el asesoramiento no tiene por qué ser por parte del Directorio de la ANP. El asesoramiento no es vinculante, sino que son meros insumos para el Poder Ejecutivo, que es el que marca la política portuaria de acuerdo con lo que establece el artículo 7.º de la Ley de Puertos.

También se me preguntó acerca de la posición que nosotros mantuvimos cuando fuimos parte del anterior Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Y se consultaba sobre el Decreto n.º 482, de 2008. Ese decreto tuvo una modificación importante el 25 de octubre de 2016, y se estableció lo que no estaba, o sea, la posibilidad de que en la tarifa de almacenaje se incluyeran los contendedores de distinto tamaño y los almacenados de distinta manera, con uno, dos, tres, cuatro o cinco en altura. Por lo tanto, en este decreto del 2016 se subsana algo que nosotros entendíamos, y entendemos, que era una mala aplicación de la tarifa para determinadas mercaderías, y que no estaban contemplados los contenedores.

¿Qué hicimos en ese directorio? Allí, donde trabajamos en conjunto con el resto de los miembros, se generó el comienzo de un orden de las distintas áreas del recinto portuario y, de esa manera, se establecieron dos permisos y una concesión. Entendíamos, y entendemos, que se tiene que trabajar y caminar hacia la eliminación de esta tarifa de almacenaje –más allá de que se haya modificado en 2016–, porque creemos que es más ventajoso y conveniente para la autoridad portuaria tener permisos o concesiones que, obviamente, representan una mejora en la recaudación.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA BIANCHI.- Le concedo una nueva interrupción.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Curbelo.

SEÑOR CURBELO.- Estamos trabajando para instrumentar dos permisos en distintas áreas del recinto portuario –específicamente en las áreas tres, cuatro, cinco, ocho y nueve–, porque entendemos que es el mejor criterio, y reitero que tenemos que ir adecuando la normativa a la mejor conveniencia de la Administración Nacional de Puertos.

La ventaja comparativa que nosotros hemos logrado en su momento, y que ahora queremos seguir profundizando, obviamente hace a la mejora de la recaudación. Solamente quiero mencionar un dato: por los permisos o autorizaciones, la ANP recauda entre USD 5,62 y USD 7,16 metro cuadrado-mes; por las concesiones se recaudan USD 20,12 y por los permisos USD 14,57. Por lo tanto, desde el punto de vista financiero y económico –pero también desde el punto de vista del ordenamiento– ir hacia las concesiones y los permisos es el camino que estamos transitando; lo comenzamos durante el Gobierno anterior, con la integración anterior del directorio, a partir del 2107. Esa fue nuestra postura y es la misma que mantenemos en este momento.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA BIANCHI.- Con mucho gusto, señor ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora presidenta y señora senadora.

Quiero mencionar dos cosas rápidamente.

Respecto al tema de los trabajadores, que mencionó el señor senador en algún momento de la discusión, debo decir que el subsecretario Juan José Olaizola participó de reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y puede informar plenamente sobre la gran preocupación que tenemos nosotros por todas las familias que están en Montecon y que nadie –ni siquiera en la transición– va a dejar en la calle. Reitero que se está participando de este tema en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. O sea que ¡no olvidamos a nadie en esto! Creemos que esta prórroga va a dar muchísimo más trabajo del que se está dando ahora. ¡Más de mil puestos! Por lo tanto, señora presidenta, entendemos que podremos satisfacer una de las preocupaciones que se pusieron de manifiesto.

Como no me queda mucho tiempo, quiero decir telegráficamente que ¡no entregamos 180 hectáreas de Puntas de Sayago! Le dimos un lugar en ese predio para poner dos o tres molinos; no vamos a llenar de molinos las 180 hectáreas. ¡Eso es un disparate, señora presidenta! Vamos a dar la posibilidad de que pongan dos molinos de viento para generación y ayudar así a que bajen los costos y las tarifas. ¡Por favor! ¡Cómo se puede decir que entregamos 180 hectáreas! ¡Vamos a usar las 180 hectáreas que se prometió que se iban a usar para Gas Sayago y que fue un clavo que tuvimos durante toda la Administración anterior!

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Señora presidenta: creo que tenemos que reflexionar un poco más en lo siguiente. No es peligroso que haya manifestaciones y protestas, porque eso hace a la calidad democrática; lo peligroso es que un representante nacional las condene. Instigar es influir en una persona para que haga algo malo; y lo peligroso es estigmatizar el derecho a la protesta que, reitero, hace a la calidad democrática.

Tengo una diferencia sustantiva con algunos legisladores y es que transitamos la vida desde el amor. Hoy fue un día especial porque no solamente participé de la movilización, sino que abracé a mi hijo que estaba ahí con sus compañeros de estudio. Fue un momento…

(Dialogados).

–Señora presidenta: ¿será posible que haga uso de la palabra?

SEÑORA PRESIDENTA.- Por favor: voy a pedir nuevamente que se haga silencio en sala, respetando a cada uno de los oradores.

Puede continuar el señor senador Andrade.

SEÑOR ANDRADE.- Señora presidenta: sinceramente, me parece lamentable, vergonzoso y penoso que desde una representación política se genere un discurso de odio hacia quien tiene derecho a movilizarse y a defender su reivindicación.

Gracias, presidenta.

SEÑOR BERGARA.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BERGARA.- Gracias, señora presidenta.

Normalmente no nos gusta trabajar con argumentos de autoridad, porque si estamos acá es porque nos trajo el voto popular y podemos hablar de todos los temas que atañen al interés, el bienestar y las preocupaciones de la gente. De esa forma, jamás podría pensar que la mayor parte de los legisladores, que no tienen formación en temas de monopolio, competencias o regulación, no pueden hablar del tema. Les habla el catedrático grado 5 de Economía de la Regulación, de Economía de las Instituciones y de Teoría de Contratos del Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales, que hizo un doctorado con especialización en estos temas con cuatro profesores que ganaron el Premio Nobel. Ahora, eso no me hace más que cualquier otro senador en este recinto, que no llegó acá por eso, sino porque contó con el voto popular. Y como pienso que no hay que ser experto en los temas, voy a hablar de algo en lo que no lo soy, pero me asesoro; cuando tengo que buscar en Google, lo hago y, si no, me asesoro con gente que sí es experta.

Quiero referirme a la apreciación del señor prosecretario en el sentido de que cuando se habla de libre concurrencia en el puerto hay que tener en cuenta que esta solo se puede dar entre empresas que tienen el mismo título, lo que aquí no se daría porque TCP tiene título de concesión y Montecon no. Entiendo que acá hay un error –por lo menos así me asesoran quienes son expertos en el tema– porque para operar en el puerto lo que hay que tener es autorización, y tanto Montecon como Nelsury –que es la empresa que opera en la Terminal Cuenca del Plata– tienen la misma autorización. En lo que se difiere no es en la autorización para operar; la concesión o el arrendamiento de los muelles públicos son elementos para habilitar el uso del espacio portuario, pero no para operar en contenedores. En ese sentido, entonces, Montecon y Nelsury tienen exactamente el mismo título. Es más, basta con *googlear* la página de la Administración Nacional de Puertos para

ver que tanto Nelsury como Montecon aparecen en el listado de operadores portuarios.

El último comentario en estos segundos que me quedan refiere a lo planteado por el señor presidente de la ANP. Me preocupa que un presidente de un ente o servicio descentralizado interprete, a partir de artículos comunes en todos estos ámbitos, que el presidente o el presidente con el secretario general representan a la institución y que eso se confunda con quién toma las decisiones en la institución. Una cosa es quién toma las decisiones –que lo hace el directorio– y otra es la representación institucional que, efectivamente, pueden tener los presidentes. Nos parece peligroso que se confundan esas cosas.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR FERRÉS.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor prosecretario de Presidencia.

SEÑOR FERRÉS.- Gracias, presidenta.

Para precisar mi posición, cuando digo que en la Ley de Puertos hay tres títulos habilitantes –concesión, permiso y autorización–, me refiero a que, para que dos o más empresas puedan competir entre sí, deben tener una posición de igualdad jurídica. Cuando digo que deben tener el mismo título habilitante de concesión, me refiero a que ambas deben contar con los mismos derechos y obligaciones. Si una tiene más derechos, y sobre todo, más obligaciones o cargas que la otra, evidentemente la competencia no va a ser en igualdad de condiciones. Reitero que a eso me refiero cuando digo que deben tener el mismo título habilitante. De hecho, las licitaciones que se hicieron para introducir competencias fueron para otorgar concesiones, incluso la de la sentencia del TCA del 2008.

Quería hacer esa precisión.

Muchas gracias.

SEÑORA BIANCHI.- Pido la palabra por una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA BIANCHI.- El senador Bergara se refirió a lo afirmado por el doctor Ferrés y yo también –con la política de género no tengo problema–, pero de cualquier manera voy a ir en el mismo sentido. No sé quién lo asesoró, pero tengo en mis manos el volumen II del *Tratado de Derecho Administrativo*, del doctor Delpiazzo, que señala claramente a los tres institutos: permiso, concesión y autorización. Si se tiene concesión, no se tiene ninguno de los otros y viceversa.

En segundo lugar, los asesores del Frente Amplio –los he visto en los pasillos y, como a todos, los respeto–, en realidad, más que asesorar están tratando de disimular las macanas que se mandaron.

Gracias, señora presidente.

(Dialogados).

SEÑOR RUBIO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RUBIO.- En realidad, quiero decir que la senadora Bianchi no estuvo en la interpelación y que la sola lectura de la versión taquigráfica no es suficiente para interpretar lo que estaba en debate. Lo que se debatió fue si las bases –no se cuestionaba el método, es decir, el remate en bolsa– eran convenientes, suficientes y demás, visto el fracaso de las anteriores licitaciones, y si existía la posibilidad, una vez que alguien la ganara, de que se generara una deriva que terminara en un monopolio privado en el puerto de Montevideo. Ante eso contamos, en su momento, con las respuestas del entonces senador Atchugarry.

En segundo lugar, pregunto al señor ministro si las actas de negociaciones n.º 1 y n.º 2, que aparecen anexadas, forman parte del acuerdo o no.

No estando el señor ministro, consulto a algún miembro de su equipo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si le parece, esperamos a que vuelva el señor ministro y le reiteramos la pregunta, así podemos seguir, porque hay once senadores anotados y nos gustaría poder avanzar en la lista. En ese momento, con mucho gusto lo recordaré y le daré la palabra.

SEÑOR OLESKER.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR OLESKER.- Buenas noches.

Señora presidenta: como dijo el miembro interpelante, para nosotros la entrega del puerto de Montevideo a la transnacional belga es uno de los hechos de pérdida de soberanía más relevante de los últimos tiempos. Como este es un debate político pero debe sostenerse en rigurosidad, y dado que los elementos más políticos, con las tantas intervenciones de nuestros colegas, ya han sido muy desarrollados, voy a introducir algunos elementos de corte teórico, de corte conceptual, para entender de lo que estamos hablando.

La soberanía nacional es un concepto cuya contracara es la dependencia; uno es soberano o dependiente. Esos

son los dos conceptos que existen en la teoría política y en la teoría económica.

¿Qué significa ser dependiente? Bueno, la dependencia es una situación condicionante: un país queda condicionado, en el desarrollo de sus políticas, por un tercero. En la vieja teoría de la dependencia –de la que yo soy, digamos, integrante desde el punto de vista teórico, es decir que formo parte de esa corriente–, eso era respecto a un tercer país, pero con el tiempo fue integrándose a la empresa transnacional dado el cambio en la modalidad de la circulación del capital internacional.

Entonces, esa dependencia opera en lo comercial –el país tiene dependencia en su capacidad de comerciar con el resto del mundo–, en lo financiero y en lo tecnológico –de esto voy a hablar bastante más adelante– y, además, tiene un efecto directo sobre la transferencia de riqueza generada en el país que se traslada, por la vía comercial, financiera o tecnológica, al resto del mundo.

En un país de alta apertura y que históricamente se constituyó como puerto-pradera-frontera, el puerto es una clave de su relación de dependencia. Cuando más se abre y más se desestatiza el puerto, el país es más dependiente; cuando el puerto se organiza con un plan estratégico estatal, más se independiza, digamos. Claramente, este acuerdo presenta una resignación de poder del país respecto al resto del mundo.

Voy a analizar siete puntos por los que se resigna ese poder y, por lo tanto, por los que este acuerdo es perjudicial para la soberanía del país, que aumentará su carácter dependiente y hará que el país pierda recursos que se generan de riqueza nacional y se van a transferir al exterior.

La primera puntualización –el ministro ahora no está, pero igual lo señalo–, es que creo que todos tenemos el legítimo derecho a decir que aquí hay un monopolio privado, como también es legítimo que se sostenga que aquí no hay un monopolio privado. Nosotros creemos que sí y el enfoque teórico que estoy tratando de dar va en esa línea; no me parece que esta sea una discusión en la que esté mal decir eso, ya que sostenemos una cosa o sostenemos la otra. Creemos que este es un monopolio privado, característica uno, y transnacional, característica dos.

La segunda cuestión por la que se va a ahondar la relación de dependencia es que en un régimen de monopolio privado, el objetivo central del monopolista no es obtener ganancias ordinarias; las ganancias ordinarias –dicho esto en el sentido de la tasa de ganancia media; lo aclaro por las dudas– son el objetivo de cualquier capitalista que invierte. El objeto del capital monopolista privado es obtener ganancias extraordinarias permanentes, porque ganancias extraordinarias por fruto de situaciones coyunturales también logran los terratenientes o los productores que en determinada circunstancia tienen alguna cuestión que les permite generar ganancias extraordinarias. De todas maneras, para que la ganancia extraordinaria se transforme en permanente tiene que haber una condición de sostenimiento del monopolio.

El primer ejemplo de esto es lo que aquí se ha sostenido –y en principio no ha habido opinión contraria– acerca del altísimo aumento del valor de cambio de la empresa, antes y después del acuerdo. Aquí se ha hablado de USD 1.000:000.000 –como no he averiguado sobre el tema, tomo los datos que me han dado mis compañeros–, que es fruto de dos situaciones: de que hay una renta monopólica y de que es por sesenta años; o sea, no es solamente porque exista la renta.

Por otra parte, como el acuerdo no prevé restricción alguna frente a una eventual venta de la participación de Katoen Natie en TCP, en caso de cambio de accionista se le aseguran los términos del acuerdo, siendo la venta una hipótesis, ni muy probable ni poco probable, sino solo probable, como todas las hipótesis de este estilo.

Sobre el tercer punto ya se ha hablado mucho, así que voy a ser breve. Es el famoso tema de las tarifas a la baja. Mis compañeros ya han demostrado, en primer lugar, que es una pequeña porción de las tarifas –son siete de los treinta y tres conceptos por los cuales hoy se cobra– y, en segundo término, que es solo para exportadores, no para importadores. Además, hay tarifas sin topes y prevé libertad para cargar nuevos conceptos en la tarifa sin autorización de la autoridad portuaria, como hasta ahora. A nuestro juicio, eso va a tener un efecto sobre las importaciones y sobre los precios de la canasta familiar, encareciéndolos. Fíjense que en un estudio de una consultora, que encomendó la propia empresa transnacional belga, se dice que Katoen Natie tiene una tarifa de un 85 % superior, en promedio, a la de Montecon en contenedores *dry*, y de un 67 % superior en contenedores *reefers.* O sea que si una desaparece, la otra baja.

Este tema de la no regulación por la vía de dejar ingresar nuevas formas de tarifas, no es nuevo. Los más veteranos recordamos que en 1990, cuando asumió el presidente Lacalle Herrera, él liberalizó los tiques y las órdenes de las instituciones de asistencia médica colectiva. No solo los liberalizó –es decir que dejó de fijar el precio–, sino que además permitió que se pudiera cobrar masivamente por todo, en lugar de solamente por los tres ítems por los que se venía cobrando. Algunos quizá no lo sepan, pero hasta la década de los noventa, solo había tiques de consulta, de medicamentos y de consulta domiciliaria; esto de que cobren por la tomografía, etcétera, comenzó a suceder a partir de los años noventa. Después, cuando Sanguinetti vio, durante su segundo mandato, el horror que había significado duplicar el valor real del precio de los tiques y las órdenes, lo volvió a regular, pero obviamente lo hizo sobre la base de un precio aumentado, es decir que lo que pasó, pasó.

He tratado de poner sobre la mesa discusiones más conceptuales, pero también a veces hay que caricaturizar. ¿Qué significa un componente nuevo en una tarifa? Quizás ahora haya una tarifa por mover el contenedor hacia la derecha y otra por moverlo hacia la izquierda. No estoy diciendo que esto pase; estoy caricaturizando para mostrar que puede haber decenas de casos en los que aparezcan nuevas tarifas, como pasó en el sistema de salud en la década de los noventa.

Aquí se ha insistido en que, por temas de economía de escala, habrá ganancia de eficiencia. Y es verdad; cuando hay economía de escala, hay ganancia de eficiencia. Ahora, como los economistas nos dedicamos mucho a decir cosas bajo supuestos, quien dice esto se olvida de un supuesto básico: el de que esas transferencias de ganancias de eficiencia a precios o a condiciones de trabajo, existen cuando hay un marco de competencia. Si no lo hay, la ganancia de eficiencia no ocurre. No tengo aquí un pizarrón, pero si lo tuviera, haría como con mis alumnos, a quienes les explicaría mediante un gráfico cómo, en condiciones de monopolio, las ganancias de eficiencia no van al precio, sino a la ganancia extraordinaria de la empresa monopólica, como dije al comienzo. Acá funciona otro marco teórico, que es la teoría del *mark up*, por su nombre en inglés, que quiere decir sobreprecio. Cuando aumentan los costos de las empresas, ellas mantienen una tasa de ganancia determinada y transfieren las ganancias de eficiencia, en esos costos que bajan, a la ganancia extraordinaria. Y eso es lo que pasa siempre que hay un funcionamiento monopólico privado.

Esto nos lleva al quinto punto. Está bien, pero si el Estado regula, esto puede no pasar. Por cierto, hay algunos ejemplos de adecuadas y eficaces regulaciones con monopolio privado. Pero acá aparece el acuerdo, del cual, a nuestro juicio –voy a leer solamente dos cláusulas– se derivan problemas, como ser, una clara limitación a las facultades regulatorias de la autoridad portuaria, en particular, en materia de tarifas. En estas cuestiones la regulación tarifaria es la clave; todas las demás regulaciones son importantes, pero finalmente son menores, digamos.

El acuerdo limita esas potestades regulatorias. El Gobierno no previó en el acuerdo cláusulas, mecanismos o instancias posteriores a la firma que le salvaguarden potestades regulatorias para poder regular las tarifas más allá de las estipuladas, como señalé.

La cláusula quinta dice: « Los derechos y obligaciones de las Compañías KNG bajo el Contrato de Gestión y el presente Acuerdo no deberán verse afectados de manera adversa como consecuencia de cambios normativos posteriores a la suscripción de este Acuerdo». Imaginen que en sesenta años puede haber tantos cambios en la vida, que parece que atarse a que no puede haber ningún cambio, es bastante limitante. Y, además, todos los cambios regulatorios deben ser acordados con la empresa monopólica. El Estado se ata de manos como regulador, queda imposibilitado de introducir nuevas regulaciones, cambios de gobernanza, regulación de servicios portuarios en aspectos relevantes y, en particular, como dije recién, en la regulación de precios.

En sexto lugar, quiero agregar un elemento de mayor gravedad a esta imposibilidad regulatoria, que es el tiempo. O sea, no es lo mismo atarse las manos en materia regulatoria por uno, dos, cinco o diez años, que por sesenta años porque, de la mano de la innovación y el cambio tecnológico, seguramente se producirán ganancias de eficiencia operativa que redundarán en una reducción muy importante de los costos de los servicios portuarios. Frente a ello, el acuerdo congela el tarifario y no prevé mecanismos regulatorios que habiliten una adecuación dinámica de los precios.

Seguramente, si esto sucede en los próximos sesenta años el país quedará expuesto a un reclamo internacional porque recordemos que este acuerdo está bajo la protección del tratado de inversiones con la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa.

En séptimo y último lugar, quiero plantear otro famoso tema –digo «famoso» porque es de los tres que acá se ponen como sostenes del acuerdo–, que es el de las inversiones necesarias. A nuestro juicio –ya lo desarrollaron los compañeros, en particular el senador Sánchez–, las inversiones en una nueva terminal no son necesarias en el mediano plazo. Hoy el puerto opera con la mitad de su capacidad ociosa. Podría duplicar el movimiento de contenedores sin nuevas inversiones en muelles ni playas. También hay un alto nivel de capacidad ociosa en los muelles públicos, con lo cual podría haber, además, un uso más intensivo de ellos. Por lo tanto, las inversiones públicas ya disponibles y, eventualmente, las privadas nuevas, quedarán subutilizadas. Habrá costos hundidos. En este acuerdo la firma belga se compromete a realizar una nueva terminal más grande que la actual con lo cual, repito, aumentará la capacidad ociosa del puerto, y no habrá reducción de costos medios ni marginales para TCP. Entonces, uno se pregunta por qué invierten. Esto también lo responde la teoría, que dice que las firmas con poder de mercado sobreinvierten para evitar la entrada de competidores. Esto es así en todas partes del mundo; así funcionan los mercados monopólicos. Esta sobreinversión lleva a niveles de capacidad ociosa muy altos, aumenta los costos medios y obviamente genera una barrera a la entrada de posibles competidores. Esto es lo que dice la teoría económica y es lo que avala el acuerdo firmado por el Gobierno.

Dicho sea de paso, y para terminar el séptimo punto, es muy probable que en esta inversión nueva Katoen Natie pague muy poco y descuente casi enteramente del IRAE, del impuesto al patrimonio o el IVA de los productos que compre, en esa renuncia fiscal. Dado que es un proyecto de gran significación económica, puede descontar hasta el cien por ciento del impuesto a la renta de la inversión si

cumple con los indicadores correspondientes, que suponemos que los va a cumplir.

En definitiva, tenemos un acuerdo que genera decisiones subóptimas, malas para el país, y extremadamente buenas –como he tratado de demostrar– para la empresa transnacional belga. Además, a esto se le agrega el punto 5.2, que dice: «No se otorgarán nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una Terminal Especializada de Contenedores, durante la vigencia de la Concesión, salvo que los movimientos de contenedores de TCP superen el ochenta y cinco por ciento (85 %) de la capacidad anual de la Terminal por dos años consecutivos».

A mi juicio, esta es una barrera grosera a la entrada. Como dijo el senador Sánchez, seguramente lo redactó el abogado de la empresa.

Estamos ante un acuerdo inconveniente que pone en jaque la soberanía nacional, aumenta nuestra dependencia con los centros de poder y transfiere recursos, riqueza nacional hacia el exterior; tiene todo lo que en la teoría económica llamamos «la dependencia en su máximo vigor».

Para terminar, voy a hacer un comentario. Como el Gobierno defiende un acuerdo hacia el futuro y nosotros lo cuestionamos, alguien que haya seguido la interpelación puede pensar que este es un debate entre quienes quieren lo nuevo y entre quienes queremos conservar lo viejo. Nada más lejano a la realidad. La compañera senadora que hablará posteriormente va a hacer un análisis mucho más detallado –así nos dividimos– de lo que han sido estos quince años de administraciones. Está claro que ha habido una estrategia moderna, nacional, de regulación estatal, para que los operadores privados se adapten, en régimen de competencia, con una visión de mediano plazo de comportarse como un puerto *hub.* Fueron claves estos quince años y, en ese sentido –repito, otros compañeros darán mayores detalles–, tenemos la ampliación del muelle, el dragado y la mejora del acceso, entre muchas medidas que formaron parte de una propuesta de puerto soberano que, a nuestro juicio, es opuesta a la propuesta dependentista que está en este convenio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor ministro: en su ausencia el senador Rubio pidió una puntualización sobre algunas respuestas que usted dio por escrito. Ahora el senador no está, pero cuando vuelva vamos a pedirle que haga las aclaraciones pertinentes.

SEÑOR BLÁS.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BLÁS.- Señora presidenta: en algunos momentos de esta noche parece revivirse una discusión de hace treinta años, cuando con la Ley de Puertos venía la muerte del puerto, la entrega de la soberanía y toda esa serie de cucos que nunca sucedieron. Hoy la discusión pasa a ser lo mismo por parte de la oposición, y por lo mismo: se ve nuevamente todo oscuro hacia adelante y nada bueno. Y eso no nos asombra porque más o menos es historia conocida. Sí nos asombra –y debe ser producto de estos tiempos líquidos que se viven hoy– que se digan y afirmen con tanta liviandad cosas sin fundamento, y estamos seguros de que aquellos que las dicen saben que no tienen fundamentos. Se opta por los títulos; se opta por el alarmismo; se opta por sembrar en la cabeza de la gente situaciones que nada tienen que ver con la realidad y mucho menos con la letra de lo que se está leyendo, analizando y cuestionando en el día de hoy.

He escuchado decir que había un juicio inexistente, ¡y eso es mentira! Empieza como verdad: juicio no había ni va a haber; está regulado por un sistema de arbitraje, pero no era inexistente, no era una amenaza latente, que la empresa no se animaba y son todos vivos. Tan así no era que dos ministros del Frente Amplio participaron en las negociaciones de la prórroga y para tratar de solucionar el diferendo. Estaba el problema, existía el problema; lo conocía la Administración anterior, que trató y no pudo solucionarlo. ¿Por qué lo hizo si no había razón? Se iniciaron los trámites del juicio con la carta que llevó al exsecretario Toma a comenzar una negociación sabiendo que era necesaria. ¿Por qué era necesaria? Porque había incumplimientos. Es inaceptable decir que no había incumplimientos cuando los conoce la Administración Nacional de Puertos, los conoce el Poder Ejecutivo anterior y también los conoce este. Alcanza con leer un poquito para saber que había incumplimientos. Tan así es que el señor senador interpelante tiene que derogar de boca una norma vigente –el decreto que regula las actividades del puerto– para decir que por eso nace la ilegalidad. Me refiero al Decreto n.º 130, que está completamente vivo, que reguló y que funciona hasta el día de hoy y que el exministro Rossi mandó a hacer cumplir. Pero en esta interpelación fue derogado de hecho por la oposición, por más que regula no solo este contrato, sino muchos otros contratos vigentes en el puerto.

Se nos dice que el reglamento de operaciones portuarias no aplica en este caso; en este caso que es, precisamente, la principal operación portuaria. Es una falacia el argumento de la ilegalidad en cuanto a lo inconstitucional. Se argumentan dos artículos de la Constitución: uno, relativo al sistema de fijación de tarifas, no se aplica porque el puerto no es un servicio público; lo dice la Ley de Puertos. No se aplica. Pero tanto no se aplica que no se aplicó en todos estos años para establecer las tarifas. Pero ¿nace hoy en la interpelación la inconstitucionalidad? Entonces, ¡fue inconstitucional desde siempre! ¿O lo decimos para poner un título? No se aplica el monopolio. En primer lugar, podríamos tener una discusión muy larga acerca de qué es y no es un monopolio. El monopolio en el puerto desaparece desde que tiene varios servicios. El monopolio prohibido, el que debe constituirse por ley, era el que se discutía en 1993, cuando se decía que se iba a constituir un mono-

polio del puerto. Los servicios están separados: tenemos cuatro terminales especializadas que no se repiten. ¿Hay monopolio en Buquebús? No. ¿Hay monopolio en silos, para los que hay una sola terminal? No. Hay terminales especializadas que prestan un servicio por concesión. Si nosotros pretendemos que las concesiones de los distintos servicios que otorga el Estado tengan siempre dos personas, cuando tengamos que construir una carretera vamos a decir: «Usted construye de acá para la izquierda y usted construye de acá para la derecha», porque la tienen que hacer de a dos. No hay monopolio de hecho, ni natural, ni nada. Además, no hay monopolio porque el contrato claramente lo establece, y algún señor senador dijo que acá nadie lo defendió, pero se está defendiendo desde las 10 de la mañana; no se quiere escuchar lo que el otro dice. En lugar de decir «No me convencieron», dicen «Nadie defendió», como si estuviéramos omisos en la tarea de defender algo de lo que estamos convencidos que está bien. Ese contrato es una prórroga y, por lo tanto, nada nace en él. Reitero: nada nace en él; es una prórroga y lo que tiene es lo que tenía. Es una prórroga que tiene un plazo –se dijo antes de la interpelación, pero esta noche se ve que se asesoraron mejor y nadie lo dijo– legal de cincuenta años que, si bien hoy parece un disparate, era la única forma de que, por ejemplo, hubiese aeropuertos en este país porque llevaban adelante una gran inversión. Y acá los mismos que promovieron el plazo de cincuenta años para los aeropuertos ahora dicen que cincuenta años es mucho. Lo que es mucho, y cuesta mucho, es mantener la coherencia a lo largo de los años. No hay nada que haya dicho el senador Olesker que no se aplique al contrato de UPM; nada, salvo las multas. Las multas a las que se compromete el Estado por el incumplimiento de la obra de UPM sí son catastróficas. ¿Hubo entrega? No, cuando uno firma un contrato negocia, se hace responsable del cumplimiento y tiene pena por no cumplir. ¡Por supuesto que este contrato estipula una pena por no cumplir! Pero es inaceptable hablar de entrega. Es inaceptable porque aquellos que integramos el Gobierno no tenemos el concepto de entregar las cosas, y es inaceptable e inmoral acusarnos de eso. No hubo entrega de nada. Hubo una acción del Gobierno convencido, que nació, sí, de la posibilidad de evitar un juicio. Pero quédense tranquilos que si no hubiera existido la posibilidad de ese juicio estábamos en la misma prórroga, porque lo que se hizo no fue un mal contrato para evitar el juicio, sino transformar un peso y una espada que pendía sobre el futuro del país en una oportunidad de inversión y de crecimiento de un puerto que desde hace veinte años, por los atropellos que permitió el Gobierno anterior, no crecía. Y había un juicio que era posible y real. ¿Alguno duda sinceramente de que cuando se firma un convenio con derechos especiales, como los que establece el artículo 72 del Decreto n.° 183/994, puede no cumplirse? ¿Se establece un tratamiento justo e igualitario para las partes, como lo hace el acuerdo de intercambio con Bélgica, cuando pago un canon para llevar adelante una tarea que otro hace sin pagar? ¿Hay un tratamiento justo e igualitario cuando drago al pie el muelle que trabajo y al que compite conmigo ilegalmente y por un permiso se lo draga la ANP a su costo? ¿Hay un tratamiento igualitario cuando el que realiza una gestión paga la luz y al otro se la paga el Estado? ¿Hay un tratamiento igualitario cuando le permiten a mi competidor una altura y un amarre doble de contenedores que no puedo tener? ¿Hay un tratamiento igualitario cuando mantengo la explanada y el Estado le mantiene la explanada al otro? ¡No hay un tratamiento igualitario! Y el que defienda la posibilidad de perder ese juicio no sabe más que agitar las masas y decir que hubo una entrega, que tuvimos miedo y fuimos cobardes. Sin embargo, acá hubo un acto de gobierno valiente, prudente y positivo para el país.

SEÑOR ANDRADE.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BLÁS.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador Andrade.

SEÑOR ANDRADE.- Entiendo la línea de argumentación que lleva adelante la bancada oficialista acerca de las fortalezas que tendría la empresa belga a la hora del litigio.

La pregunta es cuál sería la razón por la que la empresa belga, que tiene esta fortaleza en el litigio –que se extiende a partir de los sucesos de 2008, según el relato que se hace desde la bancada oficialista–, intentó vender en 2017 sin haber iniciado un litigio millonario a favor suyo, a pesar de tener un asesoramiento jurídico tan potente.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor senador Blás.

SEÑOR BLÁS.- Voy a contestar con gusto.

Las empresas funcionan como tales y, además, puedo hablar de ellas. Yo soy de Maldonado; mi puerto es deportivo. No tengo compromisos; no tengo sindicatos en ninguna de las dos empresas y no me debo ni conozco a ninguna de las dos, por lo que puedo contestar sin compromiso alguno. Ahora, si usted tiene un contrato de trabajo y no se lo dejan cumplir, lo defiende. Por un rato, lo defiende. Por un rato va, habla con el ministro Rossi y no le cierra nada. Por un rato va, habla con el ministro Pintado y no le cierra nada. Y llega un momento en que se pudre y dice: «Me voy, porque acá no respetan la ley, porque acá no respetan los tratados». Esa es la famosa estabilidad jurídica que los países deben dar y que a esta empresa se le quitó.

¿Está contestado? Está contestado. Y el 2008 y el 2017 y el 2019, el señor Toma dice: «Callémonos la boca, pero empecemos a negociar porque nos llevan puestos». Eso fue antes de ir a Roma; después se fue a Roma, pero eso no importa hoy. De a ratos se ocupaba de esto, y se ocupaba preocupado porque no hay defensa. ¡No hay defensa!

Este no es un tema que se tiene que centrar en el atropello, la ilegalidad, el acomodo; la facilidad que se le otorgó durante años a Montecon no es mi tema, sino la necesidad de que el puerto crezca y la entereza de quienes negociaron con alguien que venía a decir: «Quiero que se me indemnice», y se le contestó: «No. Te damos más años, te cuesta plata, te sometes a este convenio». Y lo que era pérdida se transformó en ganancia.

Como todo es oscuro, ahora nos dicen que la inversión se va a esfumar porque hay beneficios para los que invierten. ¡Ah, bueno! ¡Claro que los hay! ¿Eso anula la inversión? ¡Anulen la ley! ¿O estas leyes para los inversores no existieron durante estos quince años y se mejoraron ahora? ¿No las pueden usar los que no les piden permiso a ustedes para firmar los convenios y el resto sí? ¿Es buena para UPM y es mala para Katoen Natie?

¡Coherencia! Es la ley vigente: se aplica a aquellos y se aplica a estos. Es la ley vigente la que va a estar ahora regulando y no es posible decir que esto es un monopolio desregulado, porque eso ya no es leer. El convenio se somete a la regulación. ¿A qué regulación? La de las leyes vigentes. Entonces, ¿dónde está la falta de regulación? ¿Dónde está el peligro? ¿Dónde está la acción de oro perdida? ¡Lean, por favor! La acción de oro está protegida.

(Murmullos en sala).

–Escuchen, porque ya se dijo y les voy a explicar por qué se equivocan. La acción de oro antes la tenían los dos votos de la ANP. Hoy se mantiene esa acción de oro para el cambio de estatuto dentro de la sociedad Terminal Cuenca del Plata, y para las valorizaciones la tiene la ANP. Lean el artículo 22.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BLÁS.- No, ya permití una; ahora voy a seguir hablando yo.

Si hay una valorización, es mentira que no existe la acción de oro. Está más protegida, porque si mañana el Estado vende su participación, la ANP es la que va a ejercer la acción de oro.

¡Otra falacia! No se regaló, no desapareció la acción de oro; está vigente en el contrato.

(Interrupciones).

–Se lo leo, ya que no lo quiere entender.

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- Les pido, por favor, que no dialoguen.

SEÑOR BLÁS.- Voy a leer lo que yo quiera; el día que tenga que leer lo que usted me diga, nos complicamos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Les pido, por favor, que no dialoguen.

SEÑOR BLÁS.- Dice así: «Las resoluciones de las asambleas ordinarias y extraordinarias, serán adoptadas con el voto conforme de la mayoría absoluta de accionistas presentes, pero, en todo caso, se requerirá el voto conforme de la mayoría de la Serie B», que somos nosotros, Uruguay. Es un tema que se soslaya; cuando se habla de los belgas se olvidan de que somos socios. También se olvidó eso; cada vez que se beneficiaba a Montecon, se olvidó que se generaba un perjuicio. Entre darle un beneficio ilegal a una empresa extranjera y darle un beneficio legal, o proteger los derechos de la empresa que nosotros integramos –que de cada diez pesos ganábamos dos–, se le dio a Montecon. Eso podría ser entrega, pero no voy a entrar en esa calificación.

Sigo leyendo: «… se requerirá el voto conforme de la mayoría de la Serie B para la reforma de estos estatutos,» –la acción de oro: si no hay voto conforme, no está– «salvo cuando la reforma de estos estatutos sea para aumentar el capital contractual», y acá es donde dijeron que se perdió. Hay que leer entero y hay que escuchar entero, si no, no se entiende.

(Interrupciones).

–¿Leemos juntos? Dice: «… de ser eso necesario para la realización de inversiones en infraestructura y/o equipamiento que cuenten» –acá está la acción de oro– «con la aprobación de la Administración Nacional de Puertos». Es decir que es la ANP la que debe habilitar la obra que puede llevar a licuar la capitalización. ¿Quién decide? La ANP. ¿De oro? Dorada. ¡Dos! ¡Más fuerte! Se la sacamos a los representantes y volvió al representante de la ANP que tiene, además, una conformación multipartidaria de un directorio.

Hablábamos de otra de las falacias que se dicen por ahí. En los informativos de hace un rato se estaba hablando de la pérdida de USD 2.000:000.000. ¡Maravilloso! En dos minutos inventaron un título. Alguien por acá dijo en algún momento que, si dragamos 60 metros para acá y 50 metros para allá, creo que eso saldría USD 2.000:000.000, y les gustó. Y ahora perdimos USD 2.000:000.000. ¡Vamos a ser un poco más reales! Sinceramente, no sé si ese dragado sale USD 2.000:000.000; lo que sé es que el compromiso es dragar. Es el mismo de UPM, pero ¡ojo! Con 40 centímetros más. Ya estamos dragando a 13,60 para los mismos barcos, para la misma entrada, y vamos a dragar un poquito más, hasta 14 metros, en cincuenta años. No se puede hablar así, porque es mentirle a la gente; es engañar y ponerle un chucho a la gente de que perdimos USD 2.000:000.000. Además, esos USD 2.000:000.000 –que no son tales, porque ni yo ni el que le puso el precio

tenemos la menor idea de lo que vale hacer un agujero, pero no voy a discutir la cifra– no son para Katoen Natie; sean leales. Esa cifra es para habilitar al puerto de Montevideo a competir con el resto de los puertos, se vaya Katoen Natie para el barco de los silos, para el barco de pasajeros, para el barco de UPM, para cualquiera de las cuatro terminales con servicios exclusivos que tiene el puerto –y ahí nadie grita «¡Monopolio!» ni nadie grita «¡Entrega!»–, o para cualquiera de los otros cien servicios que tiene el puerto, que es cualquier cosa menos monopolio. Esa es la verdad de la milanesa.

Se habla de dolo, y yo de esto no debería hablar porque acusan de dolo a un amigo personal, que ha dado su vida. Hoy alguien dijo una de esas cosas por las que después la gente debería animarse a pedir perdón. Dijo: «Usted no venga con su historia. No se haga el ofendido». ¡No sean atrevidos! Estamos hablando de una vida política de años; se podrá equivocar, pero el dolo requiere fraude, engaño y nadie lo ha demostrado, ni siquiera deslizado su existencia. El dolo es algo ausente acá. Deberíamos estar discutiendo la conveniencia o no –y en eso podremos no ponernos nunca de acuerdo; por eso hay distintas visiones–, pero no podemos discutir la conveniencia sobre la base de una ilegalidad que no existe, para poner al otro la tacha de ilegal, de ilegítimo, de inmoral, con esas palabras que se deslizaron acá con la mayor liviandad, porque a la hora de hablar algo tengo que decir y buena cosa sería que muchos aprendieran que cuando no hay nada más que decir que ofensas, lo mejor es callar, por el respeto ajeno y el propio. Así se pueden construir acuerdos. Se debe discutir sobre las cosas reales, no sobre las medias mentiras, no sobre las lecturas chicatas e incompletas de las realidades.

La senadora Bianchi decía hace un rato, brillantemente, que se hizo una conferencia de prensa para mentir sobre lo que dijo el Tribunal de lo Contencioso Administrativo; yo no puedo creer que no haya un asesor administrativo que diga: «Hermano, estás equivocado». Lo que le dijo el Tribunal de lo Contencioso Administrativo a Katoen Natie es que no puede impedir que haya otra terminal, porque el Estado tiene derecho a hacer lo que se le antoje. Eso se llama hecho del príncipe. Ahora bien, tiene derecho a reclamar cuando le pasan por arriba. Eso dijo el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, pero salen a decir que le dieron la razón y que, en función de eso, es dolo. En realidad, en función de eso lo que hay que hacer es cambiar los asesores, leer el derecho de otra forma, estudiar y comprender distinto. Pero, sobre todo, hay que tener la lealtad de venir a discutir sobre el honor de los otros, sobre la legitimidad y la legitimación de los que toman decisiones sobre bases firmes y no sobre títulos de tiempos líquidos, donde efímeramente se levanta cualquier mentira, sabiendo que lo importante es que la mentira quede y no que la verdad sea lo que realmente se consiga. Esa es la gran diferencia esta noche.

Fueron contestados uno por uno los argumentos, por más que un senador decía que no contestamos. El prosecretario de Presidencia les contestó uno por uno los argumentos y expresó las condiciones legales y las bases de derecho sobre las cuales se tomó la decisión. No lo escucharon porque no les importaba; ya tenían decidido que era ilegítimo. Habían leído de costado, habían leído por el lomo y les sonó bárbaro, pero no es así.

Lo que es más importante –lo dije hoy casi al principio– es que esta prórroga se toma en función de la existencia, pero también en función de la necesidad de darle un giro estratégico distinto al funcionamiento del puerto. No es la respuesta a una acción desesperada; no es el miedo de perder USD 1.500:000.000. Con respecto a esto, voy a decir algo. El Gobierno no es el que dijo: «Vamos a perder USD 1.500:000.000». Esos USD 1.500:000.000 son el monto por el que la empresa dijo que iba a demandar. Después, ganará USD 400:000.000, USD 500:000.000. A vuelo de pájaro, a mí se me ocurre que, si Montecon ilegalmente facturaba USD 14:000.000 por año de ganancia, en veinte años por lo menos cuatrocientos palos habría de un año para el otro; luego, vendrán otros daños, pero, por lo menos, cuatrocientos palos. ¿Le causaron un daño a Katoen Natie la prepotencia y la ilegitimidad de pasar por arriba de los decretos y los reglamentos del puerto? Sí, eso es verdad acá, en la China o en el tribunal que quieran, con VAR o sin VAR. Sin embargo, no pasa realmente por ahí, sino por no tirar sombras sobre el accionar del Gobierno simplemente porque sí y, mucho más, pasa por no tirar sombras sobre el honor de las personas. Podemos discutir mil veces sobre quién tiene razón; podemos no estar de acuerdo mil veces. Sobre la discusión leal, sobre la discusión que no se basa en aplastar al otro, sobre la discusión que no se basa en ensuciar podemos discutir mil veces; de otra forma es una discusión que realmente no vale la pena, que no le aporta a esta casa, que no le aporta al país y créanme que tampoco le aporta a cada uno de los que levantan esa bandera.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tendríamos que pasar nuevamente a cuarto intermedio a efectos de que se higienice la sala.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una aclaración, señor senador?

SEÑOR BLÁS.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RUBIO.- No voy a debatir. Quiero decirle al señor senador que no hay que presumir que aquellos con los que hacemos acuerdos son tontos.

El artículo 22 del Decreto n.º 137/001 fue reformado. Antes establecía: «… se requerirá el voto conforme de la mayoría de la Serie B para la reforma de estos estatutos».

Se le agregó: «… salvo cuando la reforma de estos estatutos sea para aumentar el capital contractual de ser ello necesario para la realización de inversiones en infraestructura y/o equipamiento, que cuente con la privación de la Administración Nacional de Puertos, en cuyo caso la resolución será adoptada con el voto conforme de la mayoría absoluta de los accionistas presentes». Desapareció la exigencia que había antes de otras mayorías y se vino a esta. Por eso es por lo que insisten todo el tiempo con el artículo 22. Este artículo se modificó y está en el texto; por algo se agregó. No son tontos.

Asimismo, tengo una pregunta aclaratoria para el señor ministro Heber relativa a la preposición «hasta».

SEÑORA PRESIDENTA.- Usted está en uso de una aclaración que quería hacerle al señor senador Blás.

SEÑOR RUBIO.- Sí, pero como también había sido aludido… Como quiera.

(Dialogados).

SEÑOR BLÁS.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BLÁS.- Me quedo mucho más tranquilo porque no es mala intención. Lee lo mismo y entiende distinto. Si lo que sucede es eso, me da tranquilidad en este y en otros temas. Lee mal la ley y la malinterpreta, pero no hay mala intención en la interpretación. La verdad es que ahora me deja mucho más tranquilo.

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- Por favor, no dialoguen.

Puede continuar el señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- La pregunta que quiero realizar al señor ministro es sobre el alcance de un punto crítico del Decreto n.º 114.

(Dialogados).

SEÑORA PRESIDENTA.- Es la pregunta que había quedado pendiente.

SEÑOR RUBIO.- El Decreto n.º 114, en su artículo 2.º, dice que se consideran parte integrante de este decreto el régimen de gestión y sus anexos. Dentro de los anexos hay uno que se refiere al tema del dragado, donde la preposición «hasta» no está. El proyecto de inversión dice: «Construcción de un nuevo muelle al oeste del área de concesión para la atención de buques a 14 metros de profundidad, condiciones de profundidad para la atención de estos buques que la ANP garantizará y mantendrá en el canal de acceso y área de maniobra de la Terminal». Todos los técnicos que he consultado sostienen que, en términos náuticos y de la marina, esto significa calado, pero aquí no dice «hasta». ¿Esto es una inconsistencia interna o un problema de interpretación? Esa es mi pregunta, porque este punto es muy delicado en el relacionamiento con la propia empresa. No es un problema solamente del Gobierno, sino que implica a las dos partes.

Esa es la pregunta que quería formular. La podrá responder ahora, la podrán responder los técnicos –como quiera–, pero es un tema muy importante, ya que los costos y demás están vinculados a este punto.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor ministro, ¿quiere contestar ahora?

SEÑOR MINISTRO.- Lo haré después del cuarto intermedio.

SEÑORA PRESIDENTA.- El Senado pasa a cuarto intermedio por una hora.

(Así se hace. Son las 23:57).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Es la 01:09).

–Había quedado pendiente una respuesta que iba a dar el señor ministro a raíz de una consulta del señor senador Rubio.

Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: es válida la duda que plantea el señor senador Rubio. Este es el nivel de discusión que queremos tener, sin agravios y con aclaraciones.

Hay tres documentos en todo este proceso: el acuerdo en sí, que dice hasta 14 metros; las actas que nosotros incluimos en el acuerdo, de modo de generar la transparencia que siempre se reclama; y los decretos. En el decreto y en el acuerdo se dice hasta 14 metros y en las actas se habla de 14 metros. Esta es la duda válida que plantea el señor senador Rubio. Queremos decir claramente que lo que sirve y lo que rige en el acuerdo es lo firmado y el decreto. El acta simplemente es una constancia que no genera derechos ni reclamos y nosotros la incluimos de modo de dar transparencia a lo que habíamos hablado. El acuerdo dice «hasta 14 metros de profundidad», no de calado, sino de profundidad. Después, reiteramos lo mismo en el Decreto n.º 114.

En función de esto, queremos dejar el tema claro para que no haya confusiones. Me alegro de que se haya planteado porque así en la versión taquigráfica del Parlamento queda que lo que va es «hasta 14 metros». Esperamos, señora presidenta, que llegado el momento podamos resolver los temas en la Comisión Administradora del Río de la Plata y se pueda generar la profundidad que todos esperamos de 14 metros. Ese será todo un episodio por delante, y corresponderá al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, a la CARP y al propio presidente de la república generar los entornos y la apoyatura jurídica necesaria para arribar a eso tan anhelado que es tener los 14 metros a lo largo del canal de acceso al puerto de Montevideo, que es vital para nuestro país, como lo hemos dicho en reiteradas oportunidades.

No tengo más tiempo, pero si me dan la posibilidad de hacer otra aclaración respecto a la pregunta del señor senador Rubio, me gustaría que hiciera uso de la palabra el señor presidente de la Administración Nacional de Puertos para aclarar las dudas planteadas con respecto al artículo 22 –ya estoy mareado con tantas cosas, así que, señora presidenta, espero que sepa perdonarme– que fueron parte de la discusión que tuvo el señor senador Rubio con el señor senador Blás.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA PRESIDENTA.- Si les parece bien, damos la palabra al doctor Curbelo, a efectos de seguir contestando la consulta del señor senador Rubio.

SEÑOR CURBELO.- Señora presidenta: efectivamente, hubo una modificación del artículo 22 del estatuto de la sociedad Terminal Cuenca del Plata. En él se incorporó algo que para nosotros es importante, relevante, da más garantías al Estado y a la autoridad portuaria y tiene que ver con la posibilidad de aumentar el capital contractual para la realización de inversiones en infraestructura. Nosotros incorporamos que se va a tener que contar con la aprobación de la Administración Nacional de Puertos para llevarlas adelante.

Con el anterior artículo 22, se requería la anuencia del 100 % del paquete accionario. Nosotros entendimos que es importante para la autoridad portuaria –tenga participación en la serie B o no la tenga– poder aprobar o no obras en infraestructura que se entiendan necesarias para el desarrollo de la actividad portuaria y de los puertos de nuestro país. Por lo tanto, en este artículo 22 modificado ahora –reitero–, para reformar los estatutos y aumentar el capital para la realización de inversiones necesariamente van a tener que contar con la aprobación previa de la ANP, lo que antes no ocurría.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- Agradezco el esfuerzo. Yo también he realizado las consultas técnicas correspondientes y, más allá del tema de fondo, sería bueno que sobre los dos puntos hicieran el esfuerzo consiguiente, porque ambas cosas tienen muchas consecuencias.

De acuerdo con la interpretación que yo traía y después de las consultas técnicas, yo ratifico en ambos casos que la acción de oro ha sido licuada –para decirlo de alguna manera– o tiene la posibilidad de ser licuada porque, más allá de la discusión sobre la interpretación del cambio en el artículo 22, en el punto 2.3 del acuerdo, relativo a inversiones de la terminal, dice: «Las inversiones adicionales al proyecto que impliquen un aumento en la capacidad y/o productividad de la Terminal y cumplan con las normas vigentes, serán autorizadas por ANP». O sea que esto no está condicionado, sino que es preceptivo. Quiere decir que el efecto sobre la posibilidad de veto de la acción de oro, a nuestro juicio, se da conjugado entre la modificación del artículo 22 y este término del acuerdo. Es parte del acuerdo; no son los antecedentes. El Poder Ejecutivo lo verá y el puerto lo verá, pero me parece un tema trascendente.

En segundo lugar, en relación con la preposición «hasta», yo entiendo la preocupación del ministro Heber una vez que tomó nota de que existía la intención de Uruguay de llegar a 14 metros, trasmitida de Argentina, pero nunca había sido presentado el proyecto. En realidad, esto comenzó con una nota de Koncke –que tengo por aquí– de 2013, que es muy liviana, si se quiere. Pero después Michelini lo trasmitió con fuerza en la Comisión Mixta del Frente Marítimo cuando se estuvo discutiendo el tema del canal Magdalena. En esa oportunidad manifestó, en nombre del Gobierno uruguayo, que a nosotros no nos interesaba coparticipar en el mantenimiento de ese canal, pero que íbamos a solicitar la profundización hasta 14 metros.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Ese tema quedó en ese punto, pero nunca fue presentado. Entonces, cuando el ministro toma conocimiento de esto pone el «hasta». Pero el «hasta» está puesto en relación con los buques, porque en la parte que refiere al dragado dice: «La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, una profundidad que posibilite la navegación de buques con hasta CATORCE (14) metros…». Esto significa calado. Es un tope de calado, y un tope de calado de 14 metros significa 14,6 en cuanto a la profundidad de canal. Esto lo dice en la parte del dragado. Luego, en el Decreto n.º 114, y con esto termino, señora presidenta, porque no quiero demorar…

SEÑORA PRESIDENTA.- Usted vio que tenemos una larga lista de oradores.

SEÑOR RUBIO.- El Decreto n.º 114 habla de la «construcción de un nuevo muelle […] de concesión para la atención de buques a 14 metros de profundidad» y del ca-

nal de acceso con las mismas características. Yo entiendo –y así lo entienden nuestros técnicos– que esto significa un compromiso con la empresa de 14 metros y un poco más. Esto no es de gran significación económica para el puerto, pero sí para el canal de acceso.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR MAHÍA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MAHÍA.- En primer lugar, quiero saludar obviamente al señor ministro y a su equipo.

Antes de hacer la intervención de fondo, vamos a hacer unas puntualizaciones generales que nos parecen importantes.

La primera cuestión es que aquí no estamos –por lo menos de nuestra parte– juzgando conductas personales ni haciendo tipificación alguna, y mucho menos adjudicando intencionalidades. Lo que sí vamos a hacer es señalar responsabilidades institucionales, decisiones que, en algunos casos, nosotros valoramos que van contra el interés nacional. Pero la decisión que se toma es institucional. Digo esto a los efectos –en lo personal, insisto– de no envilecer los debates, de intentar poner el eje a lo que uno entiende y de analizar cuestiones que nos parezcan centrales.

En realidad, a lo largo de esta noche hemos visto que la centralidad de las intervenciones de la bancada oficialista y de parte de la delegación del Poder Ejecutivo ha estado en actuaciones de la Administración anterior. Ese fue su eje central y prácticamente no se trajeron argumentos ni fundamentos sólidos, contundentes sobre por qué este acuerdo sería beneficioso para el país. La centralidad tuvo, a nuestro modo de ver las cosas, una concepción distractora, es decir, generar el eje en otro lado, en lugar de en lo que efectivamente se está analizando: un acto de gobierno de hoy que tiene consecuencias hacia el futuro y que se toma por este Gobierno.

La segunda cuestión es que nadie del Gobierno puede decir que en esta oportunidad trajimos al debate –si se quiere debatir, en su momento se puede hacer– la Ley de Puertos. Esa ley está vigente, tuvo el debate que debió tener y tuvo su aplicación desde el punto de vista institucional por los Gobiernos subsiguientes. Por lo tanto, retrotraer ese debate, traerlo como si fuera de hoy, es otra manera de evitar hablar sobre lo que se tiene que hablar, que es sobre las consecuencias que tiene esta decisión del Gobierno.

La tercera cuestión es que se buscó hacer una serie de paralelismos entre la inversión de la empresa UPM y esta decisión que se está tomando sobre el puerto de Montevideo. Es incomparable. ¿Por qué? Porque UPM es una empresa voluminosa e importante. ¡Vaya si hoy hay gente trabajando en esta empresa en el Uruguay, particularmente en el interior! Pero no se puede comparar las condiciones en que fue desarrollada la inversión de esta empresa con lo que puede ser una decisión en torno al puerto de Montevideo, donde están todas las salidas de las exportaciones del Uruguay de todas las empresas de todos los rubros. No tiene punto de comparación. Se podrá acordar o no con las condiciones de esa inversión concreta para esa empresa, pero ese es otro debate. Lo que se está decidiendo hoy tiene que ver con algo mucho más estratégico y que hace, efectivamente, a la decisión de este Gobierno sobre el puerto de Montevideo.

El 2 de marzo, cuando el presidente Lacalle Pou vino a la Asamblea General, nos enteramos de que el Gobierno había alcanzado un acuerdo con Katoen Natie, la corporación multinacional de origen belga que a través de la Terminal Cuenca del Plata opera en esta terminal de contenedores. En realidad, de todos los anuncios que hizo el presidente ese día sobre lo que iba a pasar este año, y que venían con una fuerza bárbara, este es el único que comenzó a concretarse, pero en condiciones que, insisto, son totalmente desventajosas para el Estado uruguayo y para la proyección del país.

El argumento que se esgrimió en aquel momento fue que el acuerdo era ampliamente beneficioso para el país. La empresa se comprometía a realizar nuevas inversiones y a desistir de iniciar un juicio millonario contra el Estado, con el que venía amenazando desde hacía años. Esos eran los fundamentos.

Sin embargo, pasados los días y los meses y al conocerse los detalles, el panorama dejó de tener esa apariencia de gran negocio y comenzó a mostrar lo que, desde nuestro punto de vista, es algo que tiene muchos aspectos de opacidad y que genera un gran perjuicio para el interés nacional.

¿Cuál es el argumento del Gobierno? Pues bien, el Gobierno argumenta que el acuerdo por el que se le entrega a TCP el monopolio de la operativa de contenedores por el término de sesenta años se firmaba para evitar un juicio de Katoen Natie por USD 1.500:000.000, para traer inversiones al puerto y para bajar tarifas. Entendemos que estos tres elementos centrales, es decir, lo del juicio, lo de las inversiones y lo de las tarifas, son –y lo vamos a desarrollar–, en varios aspectos, de mucha liviandad. Hoy aspirábamos a conocer elementos que hasta ahora no habíamos escuchado, por lo menos en las comparecencias anteriores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en las comisiones del Parlamento vinculadas a los asuntos referidos a esta temática.

Los USD 1.500:000.000 que se anunciaron como eventual demanda no tienen ningún asidero. Parecen tener como único objetivo impresionar a la audiencia y operar como una amenaza para justificar un acuerdo con el Go-

bierno. Solo para aportar un dato, eso equivale a multiplicar por casi cinco veces el valor de las ganancias que tuvo Katoen Natie por su participación en TCP durante los últimos quince años y representa tres veces todo el patrimonio de la empresa. Ni que hablar que no vamos a referir a lo que ya ha sido señalado en sala por varios de mis compañeros en cuanto a qué consecuencia trajo para el alza de esta empresa la decisión que el Gobierno ha tomado con respecto a la terminal de contenedores del puerto.

En cuanto a los aspectos negativos, quizás el primero de ellos tiene que ver con el monopolio privado. Nosotros insistimos en que la esencia del acuerdo es la creación de un monopolio privado hasta el año 2081 para el manejo de los contenedores. Puede que sea por la hora –llevamos bastante tiempo aquí adentro–, pero me puse a pensar en esto relacionándolo con las edades de mis hijos hoy. Eugenia va a tener ochenta y ocho años; Felipe, ochenta y seis; el hijo de mi compañera, Santiago, ochenta y cinco; mi hija más chica, setenta y seis años, y mi nieta, que todavía no habla, sesenta y un años. Recién a la edad de ellos el Estado uruguayo va a poder volver a abordar la suerte del puerto de Montevideo. Eso, en términos históricos, en términos nación, en términos de lo que significa para el Uruguay desde antes de ser un Estado independiente, es, sin duda alguna y visto en estos tiempos, aún mucho más dramático. ¿Por qué? Porque la dinámica, las transformaciones, los cambios que se producen hoy en día en el mundo de los negocios son exponenciales, y por esta resolución, por este acto administrativo, se deja embretado al Estado uruguayo de aquí para adelante durante todo ese tiempo. Es decir, es una decisión que compromete al Uruguay durante doce Administraciones.

Actualmente existe competencia en el puerto, con dos empresas operando: Katoen Natie, que lo hace a través de su empresa, TCP, en una terminal especializada, y Montecon, en los muelles públicos, dividiéndose el mercado en partes relativamente similares: 40 % es de TCP y 60 % es de Montecon.

A partir del acuerdo, todos los contenedores serán gestionados por una de esas dos empresas. La otra no lo podrá hacer. Pero este tema no tiene que ver con una u otra empresa. Es un problema nacional que va más allá de la disputa circunstancial que existe entre ellas.

Dado lo dispuesto por el acuerdo, una vez que se consolide un solo operador, esta situación monopólica será muy difícil de revertir, así como será muy difícil volver a generar nuevamente competencia en el puerto, incluso más allá del período de concesión. Y esto se hace por un mero acto administrativo, cuando la Constitución establece –así fue señalado y lo reiteramos– que los monopolios privados deben ser aprobados por ley y con mayoría especial. Esa disposición está siendo ignorada por el acto de gobierno que se ha realizado.

Además, este acuerdo va en contra de la libre competencia en el puerto, que se fijó en la ley de 1992 y en la ley de 2000, que da origen a la subasta de TCP. Allí se establece textualmente: «… no se comprometerá restricciones para operar en otros sectores del Puerto de Montevideo». Y eso se reafirma en el decreto de 2001, que fija el régimen de gestión de la terminal, al decir: «La Terminal prestará servicios en condiciones de libre competencia con otros operadores que actúen en otros muelles del Puerto de Montevideo». Esto queda absolutamente de lado a partir de esta decisión del Gobierno.

Con este acuerdo, el Estado se expone potencialmente a una demanda. Por la acción del Gobierno en este acuerdo se elimina la posibilidad de que otra empresa opere con contendores. La empresa que compite acá ya ha iniciado acciones legales y además puede recurrir a los tratados de protección de inversiones con Chile y Canadá, de donde provienen sus accionistas. Todo esto, además de los costos que tendrá para el Estado, sin dudas generará incertidumbre para la operativa del puerto.

Sobre las inversiones, las que se anunciaron por aproximadamente USD 455:000.000, se señaló que al menos TCP duplicará su capacidad, cuando hoy tanto esta empresa como las áreas públicas tienen una capacidad ociosa mayor al 50 %. Por tanto, en el mediano plazo las inversiones anunciadas no se justifican. Esta sobreinversión por parte de la empresa monopólica solo se puede entender como una forma de generar, al amparo y teniendo en cuenta lo dispuesto por el acuerdo, una barrera a la entrada para eventuales competidores.

En tercer lugar, entendemos que no hay compromisos ni seguridades para que las tarifas bajen. Esto no se refleja en ninguna parte del acuerdo. En ningún lugar se establece una baja. Es más, siete de los treinta y tres precios que actualmente cobra la terminal serán aplicables solo para los exportadores y no así para los importadores. No existe compromiso respecto de las importaciones que actualmente se canalizan por Montecon y deberían pasar a TCP. Además, TCP tiene precios sustancialmente superiores, según informe de CPA Ferrere. En algunos casos llegan a ser 85 % superiores.

Por otra parte, se decide un monopolio sin pasar por el Parlamento –como, a nuestro entender, debió haber sido hecho–, pero aparte el Estado no va a poder regular. El acuerdo limita cualquier posibilidad del Estado de regular el monopolio que se crea. Las potestades de regulación están establecidas en el propio acuerdo. Muy pocas tarifas quedarían topeadas por el acuerdo, liberándose explícitamente varios precios que hoy están topeados. Además, se autoriza a TCP a cobrar por nuevos conceptos sin requerir autorización de la ANP. Por tanto, cualquier cambio que el Estado quisiera hacer para regular los precios podría ser denunciado por la empresa como una violación del acuerdo. Es decir que por el acuerdo se constituye un monopolio y se impide que el Estado pueda regularlo.

Se limita, por tanto, a la Administración Nacional de Puertos a llevar adelante una política portuaria con los términos y las condiciones en que debería hacerlo.

Se obliga a la ANP a que apruebe las inversiones adicionales al proyecto que impliquen un aumento en la capacidad o productividad de la terminal, pudiendo solo hacer observaciones técnicas y teniendo únicamente un plazo de treinta días para hacerlo. Con esto se limita la capacidad del puerto –de la Administración Nacional de Puertos– para poder resolver sobre las inversiones con una visión global y estratégica, debiendo aceptar las iniciativas que proponga la empresa.

Esto, además, tiene el efecto de asegurarle a la empresa su continuidad más allá de los sesenta años, en tanto la ANP deberá pagarle a TCP las inversiones no amortizadas al final del contrato o, en su defecto, extender el plazo para posibilitar su recuperación.

En cuanto a las imposiciones de obligaciones al Estado respecto del dragado –a lo que hacía referencia, hace un rato, el señor senador Rubio–, señalo que el acuerdo le impone al Estado costosas e inciertas obligaciones de dragado. En nuestra opinión, actualmente el canal de acceso y la playa de maniobras están dragados a 13 metros y en el acuerdo se establece que la ANP deberá asegurar el dragado permitiendo la operación en buques con una profundidad –como se señalaba recién– de hasta 14 metros.

Llama la atención que el Gobierno se comprometa a profundizar el dragado –lo que depende de una negociación para nada sencilla con Argentina– y que, además, no se presente ningún estudio acerca de cuánto podría costar esto, sabiendo que en cualquier caso representa decenas de millones de dólares.

Otro aspecto muy llamativo y preocupante es que el acuerdo establece que si del informe comercial que TCP encomienda a una consultora internacional surge la necesidad por parte del mercado de una mayor profundidad y esto es conveniente para el puerto, el contratista podrá optar por realizar inversiones adicionales para profundizar sus muelles. En este caso, la ANP deberá asegurar y mantener la profundidad necesaria en el canal de acceso y área de maniobra en la misma cantidad de metros adicionales en que se profundicen los muelles de TCP. Quiere decir que, con base en un informe de una consultora que contrate TCP, se le impone una obligación de costo sustancial e incierto al Estado –sin que este pueda evitarlo– en beneficio de la empresa.

Con respecto a la entrega de terrenos a título gratuito en Puntas de Sayago para que TCP instale un parque eólico y a que UTE se comprometa a comprarle la energía al precio de consumidor, quiero decir que nos preocupa mucho este hecho. Se compromete a que la totalidad de la energía generada por los molinos será deducida directamente de la energía consumida por la terminal en términos de kilovatios, es decir que con este acto, el Poder Ejecutivo compromete a UTE –que es un ente autónomo– a que debe comprar la totalidad de la energía que se produzca a precio de consumidor. Esto establece lo que acaba de aprobar el Poder Ejecutivo.

A su vez, la concesión se extiende hasta la escollera Sarandí; se amplía el área de la concesión sin compensación alguna. El área concesionada se extendería hasta esa escollera, que dejaría de ser un paseo público. Se incorpora el área que es utilizada por el Servicio de Iluminación y Balizamiento de la Armada, que deberá desocuparse en ciento veinte días.

También se establece que si se desafectan las áreas del puerto ocupadas por la Armada, se incorporarán al área de la concesión; sin embargo, en el acuerdo no se prevé ninguna compensación por ampliar el área, ni siquiera para cubrir los costos de traslado de las actividades que allí funcionan actualmente.

En lugar de aumentar las exigencias por constituirse un monopolio, se flexibilizan los requisitos de tráfico mínimo y se establecen salvaguardias muy amplias para evitar pagar el canon mínimo comprometido. El acuerdo no impone a TCP ninguna exigencia de captación de tráfico, a pesar de pasar a ser un monopolio.

A su vez, se fija un canon mínimo, pero lo llamativo es que se flexibiliza totalmente la exigencia de cumplimiento de la obligación del tráfico mínimo, previendo múltiples causales de excepción, como las que se han señalado hoy aquí; por ejemplo, crisis económica, financiera, pandemia y hasta existe la palabra «etcétera» en la redacción.

Las enormes obligaciones impuestas al Estado hacen que se tengan obligaciones perentorias y con sanción en caso de incumplimiento. Por lo tanto, si al 1.º de enero de 2022 la ANP no ha instrumentado las restricciones para que otras empresas no puedan operar contenedores en el puerto, TCP tendrá derecho a que la rebaja de tarifas comprometida sea cubierta por la ANP. Se establece que de no efectivizarse el dragado por parte de la ANP, la Terminal de Contenedores del Puerto –a veces, la cantidad de siglas puede marear– quedaría exonerada del 40 % del canon y si la ANP no corrigiera esto en un plazo máximo e improbable de noventa días, la terminal de contenedores tendrá derecho a reclamar a dicha administración los daños y perjuicios, y el lucro cesante que hubiese sufrido como consecuencia de la omisión de la ANP en el cumplimiento de su obligación.

Son condiciones absolutamente leoninas para el propio Estado, que es el que firma este acuerdo. Caducan los juicios que la ANP tenía contra TCP y además renuncia a cobrar USD 1:800.000 que la empresa debía pagar para cumplir con el canon mínimo por el beneficio de junio de 2019 a junio de 2020, dado que no cumplió con el tráfico comprometido en el contrato de concesión.

Voy a hacer algunas consideraciones finales y algunas preguntas que entiendo razonables. Espero estar a tiempo –lo esperamos todos– de que el Parlamento pueda revertir esta situación y volver a la institucionalidad y a la mejor historia del país en estos asuntos. Este no es un tema partidario; debería ser un tema país. No debería ser un parteaguas en el cual aparece una concesión inexplicable a una empresa que tenía dificultades importantes y que a partir de esta decisión administrativa del Estado se ve, sorprendentemente, en condiciones absolutamente favorables. El Gobierno no tiene argumentos sólidos para defender eso. Se mezclan los temas y este nos afecta a todos porque el puerto afecta desde los orígenes de nuestro país. No es una actividad más, ya que por allí pasa gran parte de la producción nacional, lo que exportamos e importamos; es decir que toca todas las actividades del país. Lo ha hecho a lo largo de su historia, lo hizo en el siglo XIX; es más, desde que estuvo en guerra, desde los tratados de 1851, en que nuestro país vecino exigía determinada concesión del puerto y de los ríos. No en vano hubo una decisión a comienzos del siglo XX, de una inversión estratégica, cuando se pensaba que el Estado debía tener un rol fundamental en el desarrollo nacional, expresión contraria a las decisiones administrativas.

Quiero terminar con tres cuestiones. Para nosotros hay asuntos que no hacen solo a quienes estamos en el sistema político. Hay cosas que a uno en los fundamentos, leyendo la información y escuchando las explicaciones no le cierran, resultan inexplicables y generan suspicacia. ¿Por qué se contrapone, por ejemplo, un negocio a gran escala –como uno entiende que debe tener el puerto en la región– con la posibilidad de que haya competencia privada en el puerto de Montevideo? ¿Cuál es la contradicción entre desarrollar la actividad a gran escala en la región y que esta sea con la posibilidad de competir libremente entre actores, en este caso privados? Se plantea como incompatible lo que debería ser compatible. ¿Por qué? ¿Por qué se puede pensar que un monopolio que termina siendo privado, en este caso, una multinacional, puede devenir en una rebaja de tarifas? ¿A quién se le puede convencer de que una actividad que termina siendo excluyente de todas las demás, por la voluntad propia de quien la ejerce, puede terminar con rebaja tarifaria en beneficio de la sociedad? ¿Qué empresa, que legítimamente, en el sistema capitalista, tiene el derecho y la potestad de obtener cada vez más lucro, va a decir, como una especie de beneficencia: no, vamos a rebajar cuando no tengo competencia y actúo solo en el mercado? ¿Qué puede pasar con algunos exportadores, que quedan en manos exclusivamente de una empresa privada? Algunos ya se han nombrado, como las asociaciones del interior de productos estratégicos agrícolas, las cuales han encendido su voz advirtiendo esta peligrosidad. ¿Qué puede pasar, por ejemplo, con los importadores de algunos productos que no solo son los que se consumen en las góndolas de los supermercados de los barrios, sino que en algunos casos son productos estratégicos para el desarrollo nacional, para el agro, para la industria, para la logística, para una gran cantidad de aspectos? ¿Van a depender exclusivamente de una empresa, de su voluntad, de un monopolio privado en el cual no habrá competencia? ¿Cuál es la razón tan poderosa que nos lleva a que esta situación de privilegio se establezca? ¿Qué pasa, naturalmente, con los consumidores? ¿Qué pasa con las certezas jurídicas y con todos los pleitos que sabemos se van a desarrollar desde el área de quienes aspiran a tener incidencia empresarial en el desarrollo del puerto? ¿Se ignora eso? Yo creo que no. ¿Se puede entender, por cualquier hijo de vecino, que algunos decretos, como el que se mencionó hace un rato –creo que lo dijo el miembro interpelante–, llamado decreto mágico, en unas horas pasó a estar publicado en la página web casi al mismo tiempo con la presentación del Gobierno en el Parlamento?

Todas esas cuestiones, desde nuestro punto de vista, le dan no solo una visión negativa al desarrollo nacional, sino que no le otorgan la claridad y la transparencia que debe tener este tipo de desarrollo para el país. Insisto: hoy estamos jugando mucho más que el litigio entre dos empresas, estamos jugando el desarrollo estratégico del Uruguay del futuro.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra por una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar quiero agradecer el tono, aunque no coincida en nada. Esto es eso: es discutir ideas y argumentos sin agraviar. ¿Por qué? Porque cuando se acaban los argumentos, se agravia. Entonces, sin agraviar se puede sostener una posición respetable, pero no coincidente para nosotros. Y esto es muy importante señalarlo y perdonen mi insistencia, porque se sigue repitiendo que estamos consagrando un monopolio. Se sigue insistiendo, sin escuchar los argumentos, sin rebatir los argumentos que nosotros tenemos. Decimos que no porque ponemos condiciones para la competencia genuina, igualitaria, de otra concesión. No hay competencia leal si unos utilizan los muelles públicos y otros tienen que invertir en su zona. No es competencia, está mal. Y no es lógico que se siga insistiendo –no sé cuánto tiempo tengo porque se detuvo el reloj– en decir que nosotros estamos liquidando una competencia. No; no había una competencia sana en el puerto. No se estaban respetando las condiciones por las cuales se concurrió a remate. Se estaba yendo por otra vía; darle la posibilidad de manejar contenedores sin hacer caso o estar alineado con los artículos de la Ley de Puertos y de los decretos reglamentarios. Este sería el primer punto por plantear.

En segundo lugar, me parece importante señalar al señor senador –que ha hecho algunas afirmaciones– que nosotros creemos que la competencia real es extraportuaria o sea interportuaria, entre puertos. Ese es el gran desafío que tenemos. Estamos concentrando en terminales

especializadas como lo hacen los puertos del mundo para ser más competitivos y para ganar esa competencia. Tan a favor estamos de la competencia que entendemos que las terminales especializadas no liquidan la competencia interna, sino que tratan de acumular escala para poder bajar tarifas internas en nuestro país. Si nosotros, por el contrario, ponemos en riesgo o privilegiamos la instancia de tener competencias desleales en el puerto, perdemos la competencia entre puertos. Eso es lo que ha pasado, ha ido aumentando la tarifa sostenidamente hasta el 350 % porque hay una situación irregular, ilegal, en el puerto. En ese sentido, con este acuerdo hacemos cumplir la ley y el decreto reglamentario. Es eso lo que dijo Rossi por escrito a la empresa, al ser consultado cuando quería vender las acciones. Claramente la empresa señaló que necesitaba certeza jurídica, saber si se iba aplicar, y Rossi contestó, en nombre del Poder Ejecutivo, que estaban omisos en el cumplimiento de la ley y del decreto y que lo iban a cumplir. Le preguntaron si iba a haber otra instancia de otra terminal y dijo que no. Y dijo no con razón, no está mal Rossi.

Nosotros no traemos esto para discutir el pasado, sino para decir que están siendo incoherentes con ustedes mismos, porque están reclamando lo que no reclamaron al ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, quien decía claramente que estaban omisos en el cumplimiento; y eso es materia suficiente como para perder cualquier juicio acá y en la China. Es en eso en lo que insistimos. Tenemos esa confesión por escrito del ministro de Transporte y Obras Públicas, y coincidimos con Rossi en la respuesta que dio a la empresa: dijo que no estaban cumpliendo con la ley ni con el decreto.

Por eso, señora presidenta, quería aclarar que la competencia real que tiene el país es con los puertos de la región. Tan a favor estamos de la competencia, que esa es la real, la que sirve a los intereses nacionales.

SEÑOR RUBIO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Disculpe, señor senador, pero tenemos una larga lista de senadores anotados y usted ya ha intervenido más de una vez.

(Intervención del señor senador Rubio que no se escucha).

–Le agradezco mucho.

SEÑOR VIERA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador Viera.

SEÑOR VIERA.- Señora presidenta: no es necesario señalar la importancia del puerto de Montevideo para el comercio exterior del Uruguay y, por ende, para la economía nacional en su conjunto.

Sin duda es deber del Gobierno velar por el buen funcionamiento de la principal terminal marítima de nuestro país. Para ello es necesario tener una regulación y una legislación adecuadas, y promover la inversión del puerto en condiciones tecnológicas de atención para poder competir sin lugar a duda con la región. El puerto ha sido motor, en gran medida, del nacimiento y del desarrollo de nuestro país y siempre ha tenido que entablar una gran competencia con los puertos de la región, fundamentalmente por nuestra historia con Buenos Aires –la vieja lucha de puertos– y hoy en día con puertos como el de Río Grande. Bueno, son los desafíos que nos imponen. Por lo tanto, es una obligación de los Gobiernos ir adecuando todas las condiciones para que nuestro puerto siga siendo ese motor de desarrollo. Eso fue lo que ocurrió con la Ley de Puertos en la que se dio un largo debate y en la que también se aventaban fantasmas y se auguraban desastres para nuestro país o cuando fue el momento de la subasta en la terminal de contenedores que realmente fue fundamental para la modernización y el cambio de aquel puerto sucio a lo que ha sido el desarrollo de nuestro puerto y toda su actividad.

Al inicio mismo de su gestión este Gobierno debió enfrentar el hecho de que en el puerto de Montevideo estaba planteado un litigio entre la empresa concesionaria de la terminal de contenedores y el Estado uruguayo. La empresa anunció que presentaría una demanda, como acá se ha mencionado y discutido ampliamente, ante un tribunal internacional por un monto de USD 1.500:000.000. Por supuesto, ya antes de las gestiones conciliatorias previas al juicio, la sola existencia del litigio implicó que se generara una atmósfera de incertidumbre en torno al futuro de la terminal de contenedores y la consiguiente paralización de toda la inversión en ella.

El ministro ha relatado en la noche de hoy en sus explicaciones, lo que ha sido la baja de la inversión que se ha ido procesando en los últimos años fruto, fundamentalmente, de la incertidumbre de la empresa que estaba signada por este litigio, que se generó –se ha discutido muchísimo en esta larga noche– como consecuencia de la gestión del Frente Amplio en el Poder Ejecutivo y en la ANP. Además, esto sucedió en todos estos años a vista y paciencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos también contribuyó con acciones y omisiones para que una empresa, sin ser concesionaria de una terminal de contenedores, compitiera exitosamente con la concesionaria y operara durante años en el puerto de Montevideo con permisos que nunca fueron aprobados por el Poder Ejecutivo, tal como lo prescribe el artículo 11 de la Ley de Puertos. Autorizaciones por noventa días se renovaron año tras año durante una década haciendo permanente lo que por naturaleza es precario y revocable, al punto de que la empresa beneficiada con este tratamiento por la Administración Nacional de Puertos celebraba contratos con las empresas navieras, como también se ha dicho acá, con plazos de años como

si tuviera la certeza de que lo precario y revocable habría de perdurar.

El acuerdo transaccional celebrado el pasado 25 de febrero entre el actual Gobierno y el grupo empresarial Katoen Natie termina el litigio que se generó por responsabilidad de los Gobiernos anteriores y, en este sentido, es claramente positivo para el país. El Partido Colorado no fue consultado para la celebración de este acuerdo; se enteró de su existencia cuando el señor presidente de la república lo anunció en la Asamblea General el pasado 2 de marzo y tomó conocimiento de sus cláusulas cuando el señor ministro de Transporte y Obras Públicas entregó el documento a la Comisión de Transporte del Senado, pues al Partido Colorado el acuerdo entre el Gobierno y Katoen Natie se le presentó como un hecho consumado. Esa es la realidad que debemos dejar asentada. Luego, recibimos la información directa del señor ministro, así como toda aquella que fuimos recibiendo en algunas reuniones que planteamos. La terminación del litigio ambientó la extensión a cincuenta años el plazo de la concesión y la correspectiva asunción por la empresa del compromiso de realizar inversiones por un monto global que la empresa ha estimado en unos USD 450:000.000.

Una consideración especial merece el régimen de funcionamiento pactado para la terminal de contenedores. Dicho régimen implica una exclusividad en favor del concesionario de la terminal, sin duda. El Gobierno entiende que ese régimen no es otro que aquel bajo el cual el inversor belga adquirió las acciones de la Terminal de Contenedores TCP S. A. en la subasta de 2001 y que fuera indebidamente desvirtuado por los anteriores Directorios de la ANP. La empresa más afectada por esas estipulaciones contractuales hace otras valoraciones –que aquí se han discutido– pero, en definitiva, entendemos que el Parlamento no tiene facultades para participar en el proceso de negociación y de suscripción del contrato ni podría pronunciarse tampoco de manera eficaz acerca de su regularidad jurídica; este último podrá ser tema de otros tribunales ante los cuales opten o no por comparecer quienes se consideren lesionados.

Lo que el Parlamento sí debe hacer es tomar nota de lo que habrá de ser el cambio de funcionamiento del puerto de Montevideo como consecuencia del acuerdo del 25 de febrero. Actualmente, son dos los operadores que en magnitudes significativas prestan servicios a los contenedores que entran y salen del puerto de Montevideo. En el futuro –un futuro que se prolongará, en principio, muchos años, hasta el 2081–, no podemos asegurar que vaya a operar en magnitudes significativas otra empresa que no sea la actual concesionaria. Se ha dicho que no habrá competencia intraportuaria y que sí habrá interportuaria.

Si una actividad tan importante para la economía nacional como la que despliega la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo no va a tener el control que naturalmente resulte de la competencia entre empresas privadas, consideramos que es el Estado el que debe asumir el rol de regulador para salvaguardar el interés del comercio exterior del país. Por eso, el Partido Colorado ha propuesto –como ha sido anunciado por el ministro en la noche de hoy– la creación, por ley, de la Unidad Reguladora de los Servicios Portuarios dotada de independencia técnica y de facultades similares, con las adaptaciones pertinentes a las que en sus respectivos ámbitos de actuación ejercen la Ursea y la Ursec. Entre los cometidos de esa Ursep deberá estar el asesoramiento técnico al Poder Ejecutivo en materia de tarifas, para evitar eventuales desvíos que puedan perjudicar a los importadores y a los exportadores nacionales.

El proyecto de ley de creación de la Ursep tendrá su trámite en el Poder Legislativo y, en el curso del trabajo parlamentario, se irá afinando la definición de los cometidos, las atribuciones y el régimen de funcionamiento del nuevo organismo, más allá de los cambios que puedan introducirse al proyecto inicial. Lo indispensable, a nuestro criterio, si todo o casi todo el tráfico de contenedores del puerto de Montevideo va a estar a cargo de una sola empresa hasta el año 2081, es que el Estado asegure el control técnico especializado de su gestión en salvaguardia del interés general.

Nosotros tomamos las vastas explicaciones del señor ministro –motivo de su convocatoria– como válidas. Auguramos que esto sea para llegar a buen éxito en el objetivo trazado, pero creemos imprescindible que rápidamente se concrete la creación de la unidad reguladora que, objetiva e independientemente, con una labor esencialmente técnica pueda asesorar al Poder Ejecutivo, tanto en el control como en la regulación de las tarifas, de los permisos e, incluso, en la resolución de litigios.

Creo que es imperioso, en este momento, tener esa unidad reguladora.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA DELLA VENTURA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA DELLA VENTURA.- Gracias, señora presidenta.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA DELLA VENTURA.- Con mucho gusto, señor senador.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- Gracias, señora presidenta.

Es la última intervención que voy a realizar en la noche de hoy para decir que, a mi juicio, se establece –salvo que sea muy mal lector–, por una norma que aprueba el Poder Ejecutivo, un monopolio sobre todo el departamento de Montevideo. Digo esto porque, en el acuerdo, el punto 5.1 dice: «En el ámbito de la competencia regional y la necesidad de generar economías de escala que permitan darle competitividad al Puerto de Montevideo y su área de influencia…». Luego, en el último párrafo del punto 5.3, se define: «El término Área de influencia del Puerto de Montevideo se refiere a las áreas de desarrollo portuario dentro del departamento de Montevideo».

De acuerdo con todos los estudios que se han realizado, esa área de influencia comprende la zona que está entre Punta Yeguas y Punta Brava, salvo Punta Carretas. Por lo tanto, estamos hablando de la costa del departamento de Montevideo.

A su vez, es ilevantable que el Decreto n.º 114, en el punto 3.5.3 no habilita, salvo que la empresa quiera, la formación de otra terminal dentro del espacio público, lo que el ministro entiende inconveniente y que genera condiciones de competencia desleal. El problema es que el punto 3.5.3 es seguido por el punto 3.5.4, relativo al régimen de gestión que integra el Decreto n.º 114. En el punto 3.5.4 se establece: «No se otorgarán nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una Terminal de Contenedores Especializada, durante la vigencia de la concesión –o sea, hasta el 2081–, salvo que los movimientos de contenedores en la Terminal gestionada por el Contratista superen el ochenta y cinco por ciento (85%)…». A su vez, esta condición de capacidad del 85 % no podrá ser ejecutada mientras se desarrolla la construcción del proyecto de ampliación y de inversión.

Por lo tanto, no puede dar autorizaciones al principio, y luego, hasta el 2081; solo puede hacerlo si se dan las condiciones de superar el 85 % de la capacidad anual durante dos años. Por eso nosotros creemos que esto es un monopolio, señora presidenta, ¡ilevantable!

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar la señora senadora Della Ventura.

SEÑORA DELLA VENTURA.- Gracias, señora presidenta.

Voy a empezar refiriéndome a dos cosas que no tienen que ver específicamente con el tema de la interpelación pero se dijeron acá y, realmente, me sorprendieron.

Se dijo que no hay nada que justifique que la gente no estudie. Evidentemente, al parecer se desconoce que hay gente que realmente no pudo seguir estudiando, que tuvo que trabajar, que por razones sociales o familiares no tuvo las condiciones necesarias y que, sin embargo, puede ser electa para estar acá y con todo el derecho porque, por suerte, vivimos en un país en democracia, una república, donde nadie tiene que dar examen para estar aquí dentro. O sea que la razón por la que todos estamos aquí –creo que esto lo dijo la senadora Kechichian– es porque fuimos votados y no porque hayamos estudiado para ser senadores. Esto no está exigido, por suerte, por lo que cualquier poblador, si es votado por la gente, podrá estar acá.

También se mencionó que molestaba que hubiera manifestaciones aquí frente al Parlamento. Es claro que acá hay dos sensibilidades diferentes. A mí me sucede al revés, porque siendo Gobierno –los quince años– o siendo oposición, siempre que pude estar en las manifestaciones lo hice porque me parece muy importante que la gente se organice para lograr sus derechos. Aquí nadie regala nada a nadie y siempre lo digo. Si no se lucha por las cosas, no se logran. Entonces, bienvenida sea la lucha para defender los derechos. Eso también es algo que tenemos incorporado como democracia. Y no está bien pensar que este es un ámbito al que no pueden concurrir los ciudadanos de nuestro país. Me parece que estas cosas nos hacen ver la realidad de forma diferente.

Señora presidenta: voy a empezar con dos puntos en cuanto a las respuestas que dio el ministro a las preguntas formuladas.

Por un lado se reconoce aquí, en la respuesta a la pregunta 11, «que el equipo de negociación, en consulta con sus respectivos asesores jurídicos, fueron los que realizaron el informe interno, el cual se puso a disposición de los miembros del equipo negociador». O sea que realmente se reconoce que no se apeló a quienes se debía apelar, es decir a los técnicos de la ANP o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hay áreas jurídicas en cada ámbito a las que, llegado el momento, no se las consultó. Desde siempre expresamos cómo podía ser que si se iba a realizar un acuerdo de estas características no se consultara a quien se debía. Aquí, en la respuesta, se dice que simplemente se consultó a jurídicos vinculados, internos, pero no a quien correspondía.

Otra respuesta ratifica lo que aquí se ha dicho: que esto es una prórroga. Dice: «La pregunta tiene un error de concepto, ya que no se trata de una nueva concesión. Es la misma concesión que prorroga su plazo contractual, de acuerdo con lo que dispuso la ley de presupuesto del Gobierno anterior y al decreto reglamentario dictado también por el Gobierno anterior». No coincidimos, para nada, con esta respuesta.

En realidad, esto no es una prórroga, porque una prórroga no cambia las condiciones, como se hace en este acuerdo. Este es un nuevo acuerdo que genera un monopolio, por más que se diga y se insista en que no lo es; para nosotros sí es un monopolio e, incluso, hasta para el mismo ministro lo es, porque acaba de decir que en realidad no hay condiciones para dos empresas, o sea que está

bien que haya una empresa sola, que está bien que haya un monopolio. Así lo entendí.

Se quiere contraponer lo que es interportuario con lo que es intraportuario. Ahora bien, yo me pregunto: ¿por qué tiene que haber contradicción en eso? ¿Por qué no puede haber competencia que pueda beneficiar al país, a los productores? Hoy los arroceros están hablando de su temor con respecto a esto. Entonces, ¿por qué está mal que dentro del puerto haya competencia? ¿Por qué una cosa sustituye a la otra? Está bien, intentemos que haya esa competencia entre puertos de diferentes países, pero eso no quita que beneficiemos a los uruguayos por una competencia que podría haber acá. Evidentemente, esto acá se elimina y no se ve como positivo.

En realidad, cuando en la mañana de hoy empezó a hablar el ministro, anoté que el tema era que había que hacer más eficiente al puerto. La conclusión que saco es que, para hacer eficiente al puerto, entregamos esto. Entonces, uno piensa: «interesa que sea eficiente», pero ¿interesa para el Uruguay o interesa para la empresa? Porque quien va a beneficiarse, evidentemente, será la empresa, más que el Uruguay. La conclusión final que sacamos, entonces, es que habrá muchos beneficios para la empresa y no tantos para nuestro país.

Creo que se habló de mirar la baldosa, se dijo que eso no está bien y que hay que abrirse al mundo. O sea que, al parecer, mirar al mundo implica, de por sí, abrir el puerto; nosotros entendemos que eso es, de alguna forma, entregar.

También se habló de mil puestos de trabajo genuinos y permanentes; quiero creer –quiero creerlo realmente– que lo que hoy comprometió acá el señor ministro se va a cumplir. Lamentablemente, eso no quedó escrito en el acuerdo. Muchas veces, cuando se hacen acuerdos, se trata de que en una de las cláusulas conste que no se va a perjudicar a los actuales trabajadores y cuáles serán las formas de generación de nuevos puestos, en caso de que se den las condiciones. Aquí, en este acuerdo, eso no está. Es decir, el acuerdo no garantiza que permanezcan esos setecientos trabajadores.

A nuestra Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social asistieron representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines porque les preocupa la situación, entre muchas otras cosas –por supuesto–, porque los sindicatos de nuestro país miran más allá de su propia chacrita, miran al país y se preocupan por temas de soberanía y otros que hoy estamos mencionando acá. Lo que más les preocupaba era que este acuerdo pone en peligro la pérdida de setecientas fuentes de trabajo en un momento en el que la economía no está funcionando bien, producto de la crisis sanitaria. El año pasado ya se perdieron muchos puestos de trabajo y esto va en contra de tomar medidas que dinamicen la economía y generen más puestos de trabajo. Entonces, no entendemos cómo es que se toman medidas de este tipo, que cambian rotundamente las reglas de juego y no se tienen en cuenta, por ejemplo, los puestos de trabajo que se puedan perder por esta causa. Quienes comparecieron representando al sindicato manifestaron que los trabajadores no tienen para nada la tranquilidad de que van a mantener sus puestos de trabajo.

Se dijo, asimismo, que era pequeña la visión de los espacios del puerto, que eso era algo chico. En realidad, hay que mirar de una manera amplia. Además, considero que estos espacios pequeños del puerto no pueden despreciarse porque allí hay gente trabajando, y hay gente a la que este acuerdo le va a afectar la vida.

Acá se está arreglando justamente el atraque de buques; como dijimos, se les dio la llave. Se le está dando a la empresa el tránsito de todos los buques: graneros, pesqueros, de celulosa, cruceros, y para modificar eso, se requiere autorización de esta empresa.

Además, se suprimió el sistema de almacenaje cuando había más de cuarenta empresas que lo usaban.

Se dijo que nosotros aceptábamos que la inversión fuera de USD 25:000.000. Sin embargo, en ese momento, no se estaba haciendo un acuerdo de este tipo, cediendo nuestros derechos como Estado. Entonces, es lógico que, si se hace eso, la empresa diga que va a dar mucho más. No es lo mismo cuando nosotros aceptábamos porque este tipo de acuerdos no se había firmado.

Ya hablamos de que se debería haber solicitado el pedido de informes.

Acá dice que no se cambió nada, que solamente prorrogaron. Sin embargo, no es simplemente eso; de alguna forma, se cambió y lo dijimos.

Se puso sobre la mesa el tema de UPM y el de Aratirí. Que yo sepa, con los acuerdos firmados en su momento no se establecía monopolio y todo se hizo dentro de la ley y de la Constitución. En cambio, lo que estamos diciendo acá es que, en realidad, no se respetó el artículo 85 de la Constitución porque un acuerdo de este tipo tendría que haber pasado por el Parlamento y tendría que haber contado con la autorización de dos tercios de integrantes de las cámaras.

Entonces, no es lo mismo hablar del caso de UPM o de otras empresas, porque en esos acuerdos no se estableció ningún monopolio y se respetaron la ley y la Constitución.

También se habló del aeropuerto. Compartimos que fue una muy buena inversión, pero como ya dijimos, se rigió todo por la ley y la Constitución.

Alguien dijo que antes había monopolio de Montecon, sin embargo, que yo sepa, Kaeton Natie ya estaba en esto. Si no estaba, ¿por qué se habla de prórroga? Si había mo-

nopolio, no estaba la otra. Había dos empresas. Son bastantes las contradicciones que advertimos.

A continuación, trataremos de abordar algunos aspectos que no se hayan mencionado, porque ya se han hecho muchas puntualizaciones con respecto a este acuerdo.

El Estado no podrá aprovechar su infraestructura –o quedará subutilizada–, habiendo invertido recientemente USD 200:000.000 en los muelles C y D. Se limitan a futuro los espacios públicos; se prohíbe la instalación de grúas pórtico en los muelles públicos; se elimina el régimen de almacenaje que administraba la Administración Nacional de Puertos, con una pérdida de ingresos del orden de los USD 10:000.000 al año.

Con respecto a las inversiones –que tanto se anuncian–, se podrá descontar del impuesto a la renta hasta el 100 % de ellas.

El Estado renuncia a cobrar USD 1:800.000 que la empresa debía pagar por el período de junio de 2019 a junio de 2020 por no cumplir con el tráfico comprometido en el contrato de concesión. O sea que se renuncia a esto, pero se dijo como algo importante que la empresa volcará USD 20:000.000 de las utilidades, pero son utilidades que venía reteniendo. Entonces, en realidad, no es un mérito; actuó en forma indebida, reteniendo y usando utilidades que correspondían al Estado.

Se habló del costo del dragado. Al inicio de la sesión un senador decía que era muy importante el hecho de que ahora se iba a hacer el dragado. Parecía como que era la empresa que iba a pagar el dragado, pero no es así. Quien va a pagar el dragado es, en realidad, el Estado uruguayo. En eso, evidentemente, hay un costo muy importante.

Entre esos costos, también están los espacios que se entrega a la empresa –se habló de Puntas de Sayago para el parque eólico–; el costo de UTE en inversiones en redes y costos operativos que no podrá cobrar. El costo de las exoneraciones tributarias está entre las dudas que quedan; puede rondar el valor de la totalidad de la inversión anunciada, o que sea algo menor a los USD 400:000.000.

Volviendo al tema del dragado, si la Administración Nacional de Puertos no cumple con este acuerdo, TCP quedará exonerada del 40 % del canon, y si no se corrige la situación antes de los noventa días, puede reclamársele a la Administración Nacional de Puertos los daños y perjuicios y el lucro cesante que hubiera sufrido, aun cuando sea Argentina la que no autorice el dragado. O sea que nos estamos metiendo en algo que en realidad no tenemos asegurado. Además, nos enfrentamos a probables juicios de Montecon o de la empresa china de dragado, que también pueden ser por montos enormes.

Por otro lado, se habló del juicio. Creemos que no se hubiera perdido; estábamos muy convencidos de eso y, además, pensamos que el monto es exagerado.

Es increíble que en las cláusulas del acuerdo el Gobierno reconozca la responsabilidad del Estado por actuaciones anteriores; diciéndolo así, se hace más difícil cualquier diferendo futuro. Dice que actuó de forma ilegal e ilegítima –el Estado–, tomando lo que argumentó TCP. O sea que se está facilitando que en el futuro no podamos reclamar nada, como Estado, ya que reconocimos que actuamos ilegítimamente. Realmente, esto es bastante sorprendente.

El Estado renuncia a su capacidad de control como socio minoritario. Tal como dijo alguien, somos socios del 20 % de TCP pero, sin embargo, el Estado renuncia a su capacidad de control como socio minoritario. En el acuerdo se elimina la obligación de la aprobación por el Estado, como socio minoritario, de las capitalizaciones de TCP; o sea que, en realidad, son más derechos que perdemos.

Por el acuerdo se dejan sin efecto los juicios que la Administración Nacional de Puertos tenía contra TCP; había juicios pendientes y se dejan sin efecto.

Se terminan validando los criterios contables que la empresa venía sosteniendo.

Otro tema es que se renuncia a aplicar la justicia nacional para solucionar diferendos, los que ahora serán resueltos por tribunales arbitrales. Otro cambio que también –de nuevo– nos perjudica.

Evidentemente, el lado humano que esto también tiene es que va a perjudicar a quien produce, a la gente de los espacios que no podrán pagar alquiler mientras esto pasa. Todo va a entrar por el mismo lado del puerto a partir del 1.º de febrero.

Se ceden terrenos públicos, y acá queremos leer algo que dice González Lapeyre en *Búsqueda*, el 12 de agosto: «El parque eólico. En el apartado 10.1 del Acuerdo entre el Estado uruguayo y TCP Katoen Natie, se establece que la ANP le otorgará a esa empresa, "libre de gravamen y costo el espacio físico para la ubicación de molinos de generación eléctrica", en el predio que tiene en Puntas de Sayago. Esta cesión es ilegal, a) Porque la ANP no tiene ese cometido que le corresponde al Ministerio de Industria, Energía y Minería y a UTE. b) Porque la ANP no puede ceder parte de un predio de 180 hectáreas aproximadamente, sin delimitarlo. c) Porque debió cumplir con el avalúo previo establecido en el art. 13 de la Ley 16.246. d) Porque se hubiese requerido un estudio previo de impacto ambiental por la contaminación acústica que estos molinos producen». Nos parece importante que aquí se diga que esta cesión de terrenos públicos, de alguna forma, es ilegal.

Dan causales para el no pago del canon mínimo. Se establece que eso puede no pagarse por crisis económica y financiera, pandemia, etcétera; o sea que se está diciendo que puede no pagarse el canon mínimo por algo que no sabemos qué puede ser porque es un etcétera. Otra vez algo bastante preocupante.

TCP se encontraba próxima a configurar causal de rescisión por incumplimiento de los volúmenes mínimos comprometidos durante tres ejercicios consecutivos. Llevaba dos y ahora, con el acuerdo que se hace, se amplía a cinco, porque ya estaba para terminar esa causal de rescisión. O sea que el contrato estaba para rescindirse y se hace esto. A junio de este año se configuraba la causal, al cumplirse los tres períodos consecutivos de incumplimiento; capaz que por eso venía el apuro de que tenía que ser antes de junio.

Si TCP es comprada por una naviera, por ejemplo, no hay restricciones para que esto no suceda. En realidad, por lo que leí, la moción que se va a aprobar esta noche, al parecer procura buscar recaudos con respecto a esto, porque si TCP es comprada por una empresa, que puede ser naviera o no, nuestro país va a quedar sujeto a ella y, evidentemente –otra vez–, nada positivo puede avizorarse.

Se dice que vemos las cosas oscuras. Señora presidenta: las cosas son oscuras porque, en realidad, aquí hay muchos temas que nos van a perjudicar y que, si no los dijéramos, no estaríamos cumpliendo con nuestro deber que es, de alguna forma, denunciar lo que está mal.

Podríamos decir como títulos, sintetizando, que hay entrega de soberanía condicionando a doce Gobiernos. Hay una definición monopólica. Asimismo, me gustaría decir que llama la atención cómo, al parecer, a algunos les molestan los monopolios públicos; sin embargo, en lo privado, parecería que están bien.

Menciono también el tema de la Constitución; el asunto de los actos ilegales que tenían que ver con la Ley de Puertos; la ley de creación de TCP; la Ley de Defensa de la Libre Competencia en el Comercio, con vicios de procedimiento en la tramitación ilegal al extender el plazo. También quiero decir que van a quedar rehenes, tanto importadores como exportadores, de la voluntad de un operador privado, con las consecuencias que eso tiene sobre ellos, pero también sobre nosotros mismos, porque los precios que vamos a pagar los uruguayos por cosas que se importen, evidentemente van a estar de acuerdo con lo que la empresa establezca, porque en esto no va a haber control del Estado.

Asimismo, se puede transferir la concesión del Gobierno; se ceden estas hectáreas. Hay compromiso de 450:000.000 de inversión, pero a su vez el dragado va a costar bastante más. No hay garantías para los trabajadores, como dijimos.

El Partido Colorado confía en que esto no va a ser perjudicial y nosotros también esperamos, deseamos, tenemos esperanzas de que eso sea así, porque es lo último que se pierde.

Las virtudes anunciadas realmente no las vislumbramos. En cuanto a las rebajas de tarifas, tenemos muchas dudas porque no hay mecanismos de control. La concesión se hizo a espaldas del resto del directorio, del Parlamento, de la población. Se cambiaron los términos. O sea que es falso que esto sea una prórroga, y debería haberse hecho una licitación. En ese caso hubiera habido empresas que se habrían presentado, pero esto, evidentemente, no fue posible. Se incorporó la regulación del atraque de buques y, como dijimos, eso perjudica a todo tipo de buques.

Señora presidenta: nosotros aquí, como bancada del Frente Amplio, a lo que aspirábamos hoy era a que este Senado reconociera todos los peligros que tiene lo que aquí se ha acordado y que se dijera que íbamos a establecer una nulidad para empezar a renegociar con la empresa. Por lo que sabemos, esto no va a ser así. Aquí, aparentemente, están los acuerdos de la coalición para dar un aval a lo que se hizo y duele, señora presidenta, porque en realidad esto afecta algo tan importante –como se ha dicho– como es nuestro puerto y, por nuestra característica como país, también afecta a nuestra identidad y a la población en sí. Realmente vemos esto con preocupación, pero también con sentimiento.

Nos parece que en la noche de hoy estamos tomando una decisión trascendente para los próximos cincuenta años –en realidad sesenta, porque ya correspondían diez más–, que vamos a tener que mirar cruzados de brazos, esperando ver lo grave y lo perjudicial que será esto para nuestro país. Se da una carta en blanco para que se actúe durante estos años sin que controlemos.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Eso evidentemente no está bien.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA ASIAÍN.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA ASIAÍN.- Muchas gracias, señora presidenta.

Yo no voy a hacer referencia al fondo del asunto, sino a tres cuestiones bastante preocupantes, para mí por lo menos.

En primer lugar, me referiré a los agravios, a las acusaciones y a la falta de apego a la Constitución por parte del miembro interpelante que, lamentablemente, en este momento no está en sala. Concretamente hablo de la falta de

apego a la Constitución por parte de quien hablaba en ese momento, mientras hacía la interpelación. Debo decir que se trata, en todo caso, de un apego a la Constitución selectivo porque en el día de ayer, a cargo del mismo miembro interpelante, la bancada del Frente Amplio votó un proyecto de ley que recorta el presupuesto del TCA, que tanto se ha mencionado acá. Es decir, declara gratuito un servicio que presta el TCA y por el que cobraba, sin reponerle ni compensarle ese gasto. Ese recorte presupuestal al TCA se hace sin iniciativa del Poder Ejecutivo, sin iniciativa del TCA, fuera de leyes de rendición de cuentas y de presupuesto, contrario al informe que remitiera la División de Estudios Legislativos y, además, contrario a la Constitución, según los artículos 86, 214 y 220. Por lo tanto, reitero, es un apego a la Constitución bastante selectivo. Nosotros no acompañamos esa priorización de lo político por sobre lo jurídico.

En segundo término me voy a referir a una insistencia –que no voy a calificar; dejémoslo así para que no haya personas que se sientan aludidas– en la exigencia de informes jurídicos previos al acuerdo. Se dice que no se recabaron informes jurídicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni de la ANP, que no se apeló a quién se debía apelar. Se habla de un deber jurídico, pero ha quedado absolutamente claro que no había deber jurídico alguno de recabar el informe. Y, en todo caso, quien exige estos informes –aludiendo a que debía ser consultado, proveído–, es el que debe demostrar cuál es la fuente jurídica en la que se basa. La exigencia o la opinión del Frente Amplio no es fuente de derecho.

Algunos señores senadores afirmaron que el acuerdo había sido firmado sin informe jurídico, pero luego se contradicen expresando que sí había informe jurídico, lo que pasa que no tenía membrete y no tenía firma. ¡No tenía membrete y no tenía firma! Aquí en sala está el membrete y la firma en persona: el prosecretario de Presidencia de la República, el doctor Ferrés que, además, ha sido señalado como la persona que realizó y redactó ese informe jurídico. Considero que durante todo el día de hoy se ha incurrido en una falta de respeto a esta persona que ha redactado este informe. Se dice que es solo de nueve carillas. Entonces, ¿la acusación es porque el informe fue conciso?

No era necesario, ya se dijo, porque sigue rigiendo el principio de legalidad. Si no hay una obligación jurídica para emitir un informe, no se puede obligar a lo que la ley no manda hacer. Se dijo, incluso, que nadie en el Estado uruguayo proveyó el informe. Entonces, ¿el prosecretario de Presidencia de la República no integra el sistema orgánico del Estado? ¿Lo hizo a título personal? Aunque no había obligación jurídica de hacer un informe, de todas maneras, se recabó. ¿A quién se pidió? ¿Se contrató a un especialista externo, pagando honorarios abultados? No. Se acudió al mejor especialista con que se contaba dentro del sistema orgánico del Estado, en Presidencia de la República; no se salió a contratar a alguien de consultorías externas, pagando abultados dineros de todos nosotros. ¿Por qué se hizo eso? Porque el presidente de la república tuvo la previsión de designar en el cargo a un especialista –como dijo la senadora Bianchi–, sobre todo en derecho administrativo, catedrático, profesor, conferencista en foros internacionales, redactor de artículos de doctrina y científicos y miembro del grupo Anuario de Derecho Administrativo. ¿Para qué? Justamente, para cerciorarse de que todo accionar, toda firma que fuera a colocar el Poder Ejecutivo tuviera el asesoramiento, sobre todo en cuestiones administrativas, de este destacado administrativista.

Así que llego tarde a solicitar que no se vuelva a incurrir en la falacia, en la falta de respeto y en el ninguneo al profesor doctor Rodrigo Ferrés, cuando se sigue sosteniendo que no había informe jurídico y sí lo hubo. Llego tarde, pero de todas maneras lo hago.

El tercer punto al que quiero referirme tiene que ver con algunos tonos absolutamente inconducentes, impertinentes, faltos de fundamento y sumamente agraviantes. Se han hecho gravísimas acusaciones, incluso de orden moral y atinentes a la dignidad humana; así se dijo aquí. Entonces, en mi nombre y en el de algunos otros senadores que me plantearon esta misma inquietud, quería rechazar semejantes agravios, que no son necesarios cuando se llama a sala a un ministro para que dé explicaciones. Parecería que ahí sí se abusó de las formas en un llamado a sala.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA ASIAÍN.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora presidenta. Solicito que se le conceda una interrupción al señor subsecretario, por favor.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- A esta altura de la larga jornada parlamentaria que llevamos adelante, se han dicho muchas cosas, de distinta índole y tenor y se han hecho muchas valoraciones. Hice un resumen de algunas de las cosas que se han dicho porque sería imposible referirnos a todos los aspectos que se han tocado. En algunos casos, quiero rescatar opiniones interesantes, con las que no estoy de acuerdo pero que aportan, sobre todo porque trasuntan miradas diferentes, honestas, sobre la realidad portuaria. En otros casos, hemos escuchado machaconamente repetir argumentos que ya se han aclarado o que, al menos, hemos dado la visión del Gobierno sobre ellos. De todos modos, entiendo que es propio del ritmo parlamentario reiterar los argumentos como si nadie hubiera hablado y así se van las horas.

Para no hacer perder más tiempo al Cuerpo, quiero referirme a los aspectos que he anotado por aquí. En algún momento un senador habló de que se echaba a la Armada del puerto y esta frase me llamó la atención. En primer lugar, porque tengo un cariño especial por la Armada, ya que tengo amigos marinos y con mi familia somos socios del Club Naval. Es un arma a la que tengo mucho aprecio, por lo que lejos estamos de echar a la Armada del puerto de Montevideo. Acá lo que se ha dicho es que el área de balizamiento, que está próxima a la escollera Sarandí, va a pasar a formar parte de la concesión; no así el área naval del puerto de Montevideo. De todas formas, más me llamó la atención que se hiciera referencia a este tema cuando en la época del Gobierno del presidente Mujica hubo negociaciones con la empresa TCP, con Katoen Natie, para llevar la base naval del puerto de Montevideo al área naval del Cerro. Me refiero a negociaciones concretas. Recuerdo que el ministro de Defensa Nacional era Eleuterio Fernández Huidobro y hoy hay varios actores que estuvieron en esos equipos; incluso a alguno me lo he cruzado en el ambulatorio. Fueron tratativas que llevaron, por lo menos, meses. ¿Sabe cuándo se frustró, señora presidenta? Cuando el costo del traslado de la base naval llegó a los USD 70:000.000. En ese momento el grupo inversor dijo: «Hasta acá llegamos», y se frustró la posibilidad de trasladar la base naval del puerto de Montevideo a la zona del Cerro. Esta es una verdad que conocen todos los actores que participaron; por eso me llamó la atención esa referencia.

(Suena timbre indicador de tiempo).

SEÑORA ASIAÍN.- Le concedo una nueva interrupción al señor subsecretario.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Muchas gracias, señora presidenta; muchas gracias, señora senadora.

En cuanto a los informes jurídicos se ha machacado, el ministro ha explicado y se sigue machacando sobre su falta. Ya se ha hablado del informe jurídico de presidencia que entregó el doctor Ferrés, sobre quien recién la senadora Asiaín hizo referencia a su trayectoria como especialista en derecho administrativo.

Yo soy el subsecretario de Transporte y Obras Públicas y con el ministro llegamos juntos a esta cartera. Uno de los regalos que teníamos era el contrato del Ferrocarril Central, una pieza maestra de lo que no se tiene que hacer en un contrato, está en los anales. Me gustaría saber quién fue el abogado que asesoró que mil expropiaciones se podían hacer en diez días. Si alguien en esta sala tiene el nombre, por favor que me lo haga llegar; me encantaría darle la mano y felicitarlo. No quiero pensar que sea el abogado de una empresa, pero me encantaría saber quién es, porque ni mi hijo de ocho años –que va a la escuela– puede creer que se puedan realizar mil expropiaciones en diez días. Y eso sí que es llamativo, señora presidenta. Pero dado que se hace tanta referencia, se insiste y se vuelve al tema de los informes jurídicos, me encantaría saber quiénes fueron esos juristas de nota que dijeron que en diez días se podían hacer mil expropiaciones.

En lo que tiene ver con los trabajadores –un tema sensible y que no es menor–, la semana pasada estuvimos reunidos –ya los habíamos recibido en el ministerio– con una delegación de trabajadores portuarios. También la semana pasada nos reunimos con autoridades de la ANP, con el ministro de Trabajo y Seguridad Social y autoridades de su ministerio, con los representantes de los trabajadores, y se conformó una mesa. También vamos a invitar al Centro de Navegación y a las distintas partes involucradas para generar una instancia. No es un tema menor; es un tema sensible en el que se busca dar una solución a las afectaciones que haya. Se parte de la base de que la afectación es la peor; eso se da por hecho. De todas formas, en la peor afectación, son más los puestos de trabajo que se generan que los que se pierden.

Por otra parte, llegó a Presidencia de la República una nota del socio canadiense, ATCO. Esta empresa habla de los 381 trabajadores de Montecon. Entre los puestos directos e indirectos en la terminal se van a generar más de mil puestos de trabajo. Ese número supera al de setecientos en el que se incluyen los trabajadores indirectos. Por lo tanto, señora presidenta, se generó una mesa de trabajo para abordar este tema.

Después, del tema del dragado se sigue hablando y, bueno, la verdad es que es otro tema que da para escribir un libro. La profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo es un objetivo para el Partido Nacional, y en este caso hablo del Partido Nacional, porque ya desde el 2014 ese era un objetivo en nuestro plan de gobierno. Creemos que Montevideo es –por el momento– el puerto de aguas profundas que tiene nuestro país y es importante profundizar su canal de acceso.

En el período pasado yo era diputado; era integrante de la Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida, y recibimos –como decía hace un rato– a la delegación de Uruguay en la CARP. El doctor Michelini –lamentablemente fallecido– encabezaba la delegación y hubo un anuncio del ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, en una conferencia en la Torre Ejecutiva. Allí se anunciaron los 14 metros como un logro de las negociaciones con la delegación argentina en el ámbito de la CARP. O sea que en un organismo que tiene actas que son reservadas, se tomó por bueno el anuncio del Gobierno, ¡se tomó por bueno! Así fue.

Bueno, pasó el tiempo y nos enteramos de que no solamente no teníamos la anuencia argentina para los 14 metros, sino que tampoco se había presentado el proyecto ejecutivo ni el estudio de impacto ambiental. ¡Es increíble! ¡No estaba presentado el proyecto! ¡O sea que no es que

Argentina no dio la anuencia, sino que no estaba presentado el proyecto! Eso fue lo que pasó; esa es la realidad, pero se sigue hablando, en esta noche, del tema del dragado.

En lo que tiene que ver con lo que se comprometió Uruguay en este tema, señalo que lo dijimos hace un rato pero parece que no se escuchó. En el contrato con UPM, Uruguay se compromete a permitir el ingreso de barcos con calado 13 metros en el canal de acceso al puerto de Montevideo cinco años después de que esté operativa la nueva planta de Pueblo Centenario; esto quiere decir, con los tiempos que manejamos ahora, para 2028. Quiere decir que acá no se está innovando en nada. Hay un compromiso firmado en el período pasado por el Gobierno uruguayo –por el Gobierno del Frente Amplio– y todos los actores lo conocemos, por lo menos los que nos movemos en esta área. O sea que acá no hay que llamarse a sorpresa.

Uruguay, en el período pasado, en el marco de los compromisos con UPM –en ese contrato–, se comprometió al calado de 13 metros de los barcos que ingresen a Montevideo. Eso está firmado y, repito, lo sabemos todos los que nos movemos en este ambiente.

Después, me llamó la atención, también, que se criticó, como al pasar, la liberalización de la venta de combustibles en el puerto de Montevideo y en las zonas adyacentes. Señora presidenta: los puertos dan servicio a la carga y dan servicio a los buques. El puerto de Montevideo en los últimos años ha estado por lo menos USD 100 más caro en la tonelada del Bunker IFO 380, que es el combustible que utilizan los barcos que vienen a Montevideo. Esto es una mala señal para el puerto de Montevideo –no es bueno– y obedece a costos de Ancap y a costos de logística de distribución.

Pasando raya, señalo que Montevideo está y estuvo caro en la venta de combustibles en la región y nosotros tenemos que ir viendo todos los indicadores para que el puerto de Montevideo sea competitivo. Esto también obliga a que Ancap se ponga a tiro si quiere ser competitiva y vender combustible y, si no, van a venir otras empresas y van a venderlo a precio competitivo; así Montevideo va a poder competir con Buenos Aires y con Río Grande –con los puertos brasileños–, con un combustible a precio de mercado. Esto no tiene más misterio que ese.

En segundo lugar –o cuarto o quinto, a esta altura ya me perdí en la nómina–, voy a destacar algo, porque hace un rato escuché con mucha atención la exposición del señor senador Olesker. Voy a reconocer, señora presidenta, que por lo general no comparto la visión del señor senador Olesker, pero quiero alabar la exposición que hizo hoy, primero porque me pareció sumamente honesta desde el punto de vista intelectual; él dijo lo que pensaba y lo expuso muy claramente.

En un momento dijo una frase muy parecida –él me podrá corregir si no la entendí– a que cuando el puerto se desestatiza es más dependiente o algo muy parecido a eso; dijo que es así.

Voy a pedir, por favor, si por un minuto pueden poner una gráfica en la pantalla.

(Se exhibe una gráfica).

–No sé si se llega a ver, porque está un tanto lejos, pero esta gráfica muestra el movimiento de cargas del puerto de Montevideo medido en toneladas de 1948 al 2020. Ustedes podrán ver que el primer tramo abarca treinta años, entre 1948 y 1978. Van a ver prácticamente una línea, un estancamiento en la captación del movimiento de cargas en toneladas en el puerto de Montevideo. Luego, esa línea baja y se pierde un poco entre 1978 y 1992. Si se mira, son cuarenta y cuatro años de estancamiento en el movimiento de cargas, en un puerto público, con operación pública. Están los números. En 1992, con la aprobación de la Ley de Puertos, empieza la subida prácticamente ininterrumpida, con algunas pequeñas caídas, pero la tendencia es claramente al alza desde 1992 a la fecha, con la aplicación de la Ley de Puertos, infraestructura pública, operaciones privadas, modelo Landorf. Creo que la gráfica lo dice todo. Por eso decía que, aunque la respeto, no comparto esa visión porque claramente la cifra de movilización de carga en el puerto de Montevideo demuestra lo positiva que ha sido la operación privada para su desarrollo. Por eso es tan importante defender la capacidad de atender carga en el puerto de Montevideo a nivel regional. Lo que hace la diferencia es la captación de carga a nivel regional, de carga de trasbordo. Asimismo, algo que no se ha dicho en sala, pero que es muy importante, es la posibilidad de dar servicio a las cargas en tránsito, que también genera puestos de trabajo a nivel nacional. Hay mucho para hacer en Uruguay con respecto al servicio de las cargas en tránsito que pasan por territorio nacional.

También se decía que se creía que la capacidad del puerto de Montevideo es suficiente, pero no es así, y nosotros no compartimos eso. Si fuera suficiente, quisiéramos saber por qué se pagan USD 8:000.000 por demoras en los barcos que no pueden ingresar al puerto de Montevideo por demoras en las áreas públicas, no en la terminal de contenedores. Creemos que la dependencia pasa por no tener las capacidades operativas necesarias y por no contar con los servicios adecuados. Con esta inversión –la más importante de la historia–, con la ampliación de la capacidad de la terminal de contenedores, con la inclusión de nueva tecnología y con la profundización del canal de acceso, se va a poner a Montevideo en un escenario de mucha competitividad y va a poner a la terminal de Montevideo en una posición inmejorable a nivel regional. Creemos que es una apuesta muy clara y nos parece importante decirlo.

Por último, si bien no quiero aburrir al Cuerpo con más datos, hay uno que me parece importante. Muchas veces se ha hablado de la afectación –o supuesta afectación– de

la soberanía nacional por tener una terminal de contenedores. Hay tendencias que son mundiales, que no dependen de los uruguayos. Somos un gran país, situado en la costa este de Sudamérica, pero con una escala pequeña, por lo que dependemos mucho de posicionarnos en la región, de mantener la posición de puerto *hub* y de poder dar servicios de calidad a buen precio.

Si me permite, señora presidenta, voy a leer una pequeña nómina de algunos puertos que, en algunos casos, tienen escalas similares –otros son más grandes– y tienen en común que la principal actividad son los trasbordos, al igual que el desarrollo que aspiramos para Montevideo. Algunos de los puertos son: Shanghái, China, profundidad del canal 14 metros, una terminal, 43:000.000 de TEU movidos en 2020; Singapur, profundidad del canal 14,5 metros, una terminal, 36:000.000 de TEU; puerto de Jebel Ali, Emiratos Árabes, profundidad del canal 17 metros, una terminal, 15:000.000 de TEU movilizados en 2020; Port Klang, Malasia, profundidad del canal 13 metros, una terminal, 12:300.000 de TEU movilizados en 2020; Veracruz, México, profundidad del canal 14 metros, una terminal, 1:100.000 de TEU movilizados en 2020; La Spezia, Italia, profundidad del canal 14,5 metros, una terminal, 1:900.000 de TEU movilizados en 2020; Kingston, Jamaica, profundidad del canal 13 metros, una terminal, 1:600.000 de TEU movilizados en 2020. Y continúo: Río Grande, Brasil, la profundidad del canal es de 14 metros, una terminal, 760.000 TEU movilizados en 2020; Itajaí, Brasil, profundidad del canal 11 metros, una terminal, 1:200.000 TEU de capacidad; Navegantes, Brasil, profundidad del canal 11,5 metros, una terminal, 700.000 TEU movilizados en 2020; y, por último, San Francisco do Sul, Brasil, profundidad del canal 13 metros, una terminal, 720.000 TEU movilizados en 2020.

Realmente, estos puertos funcionan y funcionan bien y, por lo que tenemos entendido, no hay grandes debates en torno a la soberanía nacional; son poblaciones y terminales orgullosas del funcionamiento y de la captación de carga que han dado a sus puertos.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar la señora senadora Asiaín.

SEÑOR ANDRADE.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA ASIAÍN.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- Muchas gracias, señora senadora.

Creo que no nos estamos entendiendo con los cuestionamientos. Lo que sostenemos es que se firma un acuerdo y para la empresa es muy ventajoso. Ese acuerdo tiene un punto crítico, entre otros, y es que deja de operar una empresa y se pierden 700 puestos de trabajo. La información que manejan las autoridades es que la empresa con la que firman el acuerdo generaría 1000 puestos de trabajo en el área portuaria y la pregunta se cae de madura: ¿por qué el acuerdo no contiene ninguna cláusula que implique la posibilidad, la obligación o instancias que promuevan la no pérdida de estos puestos de trabajo, es decir, la obligación de absorberlos? La respuesta puede ser que el Gobierno uruguayo, que dice que está preocupado por los puestos de trabajo, lo planteó en la negociación y la empresa belga lo rechazó, o el Gobierno uruguayo ni siquiera lo planteó. Esa información no la tenemos y queremos saber. ¿Es que la empresa rechazó la posibilidad del planteo del Gobierno uruguayo y este, en determinado momento, cerró el acuerdo sin establecer este compromiso porque entendió que esto valía igual sin que el acuerdo estuviera ahí?

(Ocupa la presidencia el señor Sebastián Da Silva).

–El segundo componente, que es casi de aprendizaje, es el siguiente. ¿No sería mucho más fuerte la posición del Gobierno si aparte del informe del doctor Ferrés, como parece obvio, ante una demanda de este tamaño y ante un acuerdo de esta magnitud, al que se cede porque se entiende que está el juicio perdido, también se tuvieran informes jurídicos de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas? ¿En qué restaría? ¿Cuál fue el motivo para no recurrir a esta capacidad instalada del Estado que, además, protegería en términos políticos la actitud que se toma *a posteriori*? Esa pregunta, que se hizo al inicio de la interpelación –parece que fuera un diálogo de sordos– no tuvo respuesta. Es como que tengo un cuerpo de bomberos, hay un incendio y no uso el cuerpo de bomberos. En este caso, en parte de la institucionalidad, tenemos arriba de la mesa una demanda. Y sobre la soberanía también tenemos una dificultad. Si el puerto de Argentina compra Katoen Natie, ¿no nos genera problemas? ¿No nos hace un poco de ruido en el sentido del convenio que firmamos? Bueno, por lo menos, déjennos mirar a los que no participamos de la negociación todos los escenarios posibles.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- Puede continuar la señora senadora Asiaín.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA ASIAÍN.- En realidad, el senador Rubio había prometido que hablaría por última vez, pero no me voy a oponer, así que le concedo la interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- Lo que vamos a hacer es lo siguiente.

El senador Saravia está pidiendo que se prorrogue el tiempo de que dispone la señora senadora Asiaín.

Se va a votar.

(Se vota).

–21 en 22. **Afirmativa.**

Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR RUBIO.- Le agradezco a la senadora Asiaín su deferencia. No pensaba intervenir, pero la intervención del señor subsecretario –que en muchos aspectos fue interesante– me obligó a hacer un par de puntualizaciones. En realidad, la primera no es una puntualización, sino una sugerencia.

Creo que sería interesante –no para rebatir su tesis, sino para ilustrarnos– tener la gráfica de la segunda mitad del siglo XIX, para ver el espectacular desarrollo que tuvimos, en base a la investigación de Barrán y otros autores.

(Dialogados).

(Suena campana de orden).

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- Continúe por favor, señor senador Rubio.

SEÑOR RUBIO.- Sería interesante porque tiene que ver con el contexto regional en el que se realizan determinados desarrollos y no solo con la forma jurídica que tenemos; y lo dejo por ahí.

Lo que sí me importa puntualizar es que el texto del acuerdo con UPM no dice lo que el subsecretario manifestó. Lo voy a leer: «(f) Corresponderá a la Administración Nacional de Puertos (ANP) realizar a su costo todos los trabajos de dragado necesarios con respecto al canal de conexión entre el Río de la Plata y la dársena adyacente al área de Concesión del Puerto en el Puerto de Montevideo, según lo siguiente:

i. 12,50 m de calado a nivel cero Wharton en una primera etapa; y

ii. 13,00 m de calado a nivel cero Wharton a partir de no más allá de 5 (cinco) años…».

Según el doctor González Lapeyre –que de este tema algo entiende– esto refiere a la conexión entre la boca del puerto de Montevideo y el lugar donde van a estar el acceso y la distribución de los productos de UPM. Estamos hablando de cuestiones bastantes diferentes.

Gracias, señora senadora.

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- Puede continuar la señora senadora Asiaín.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA ASIAÍN.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- Puede interrumpir el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con todo respeto, la afirmación del señor senador Rubio es, por lo menos, sorprendente, porque si la empresa está exigiendo 13 metros a los cinco años de hecha la fábrica –como bien dije hace unos minutos– y no tenemos 13 metros en el canal de acceso, me gustaría saber de qué forma llevamos el barco hasta la entrada al puerto.

(Dialogados).

–Cuando se habla de profundidad de un canal hay que medir la distancia entre las aguas profundas –es decir, la distancia en aguas ya naturales; en este caso serían los 13 metros naturales en el Río de la Plata– y el muelle al que se pretende llegar con la embarcación; si en algún lado no hay esa profundidad no sirve. El capitán de puerto está presente y sabe bastante más de estos temas, pero si las aguas profundas no tienen los 13 metros naturales hasta el muelle que se pretende llegar –que en este caso es donde está ubicada la futura terminal de celulosa de Tebetur– va a ser muy difícil que el barco pueda llegar. No sé qué procedimiento puede haber; yo no conozco, pero creo que es por el canal que tiene que entrar el barco. Por eso le estoy diciendo que lo que está firmado es así: en cinco años hay que habilitar la entrada de barcos con 13 metros de calado, y usted lo acaba de decir, es exactamente así.

SEÑOR RUBIO.- No es lo mismo que 14.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Dije 13 metros de calado de los barcos, señor senador, no me quiera confundir.

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Da Silva).- No dialoguen, por favor.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- La práctica habitual en el puerto de Montevideo –y acá está el señor capitán de puerto que sabe bastante más que yo y, además, es marino– y en el Río de la Plata que usan los prácticos –porque además hay todo un tema de seguros que, tal vez, a las tres de la mañana no sea lo más didáctico para dar una discusión de este tipo– habla de 0,60 bajo quilla. Es decir que si usted quiere entrar un barco de 13 metros de calado estaría hablando de 13,60 de profundidad mínima, porque, de lo contrario, va a tener un problema con los seguros y ningún capitán ni ningún práctico se arriesga a entrar con un bar-

co de esas dimensiones si no tiene bajo quilla mínimo 60 centímetros, porque donde ese barco no pase de canal, ahí quiero ver cómo arregla con el seguro.

(Ocupa la presidencia la señora Beatriz Argimón).

–Entonces, se exigen condiciones operativas mínimas de navegación en los canales. Por eso estamos hablando de esto. Y es lo que le dije hace un tiempo, y estamos repitiendo, y son los 13 metros de calado. No entiendo cuál es la duda.

SEÑORA PRESIDENTA.- Vamos a tratar de respetar el tiempo. Se acabó su tiempo, señor subsecretario.

SEÑORA LAZO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA KECHICHIAN.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA LAZO.- Con mucho gusto.

SEÑORA KECHICHIAN.- Me pareció muy interesante este último intercambio y esta información que daba el señor subsecretario. Obviamente, no manejamos la información de todas las terminales que él mencionó, pero él dijo que eran únicas y que manejaban tantos millones, pero no dijo que muchas de ellas son públicas: Shanghái es pública, Itajaí también y Singapur es de varias agencias estatales. No es una cosa menor tener esa información: son únicas y son públicas. De las otras no conozco, pero de estas tres sí, y le puedo asegurar que no es un dato menor.

Por otro lado –y ya termino, señora senadora Lazo–, cuando el señor subsecretario hablaba del traslado de la Armada se refirió a la escollera Sarandí. Como fui directora y ministra de Turismo, sé que la rambla de Montevideo, la costa, desde la escollera hasta el límite con el departamento de Canelones, desde 1986 es patrimonio histórico, artístico y cultural de la nación, por lo que no se puede alterar. Solamente, quisiera saber si tuvieron en cuenta eso vinculado a la escollera Sarandí.

Nada más.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar la señora senadora Lazo.

(Dialogados).

–Por favor, está en uso de la palabra la señora senadora Lazo.

SEÑORA LAZO.- Primero que nada quiero comenzar saludando, aunque ya lo hicimos, con mucho respeto como siempre, como corresponde, al ministro y a los integrantes de la delegación.

Es probable que a esta altura de la madrugada después de todas las horas que llevamos todos tengamos claro que, en realidad, estamos frente a dos concepciones y, por momentos, en el devenir del debate me da la impresión de que hay hasta una tercera concepción sobre lo que estamos hablando. ¡Y esa es la democracia!

El respeto también es parte de la democracia, y hace que hoy en todas nuestras bancadas estemos conviviendo trabajadores, militantes sociales, algunos trabajadores que fueron parte de gremios y otros no, universitarios, intelectuales, productores rurales y empresarios. Eso también es la democracia; es el Uruguay republicano. Además, estamos acá porque otros trabajadores, militantes sociales y empresarios hicieron que estuviéramos acá: la regla básica de la democracia y el respeto. Y no debemos tener miedo a las diferentes concepciones; hay que asumirlas.

Llegamos a esta interpelación luego de un proceso dado en la comisión que contó con la presencia del señor ministro. Si bien tenemos concepciones diferentes, hay que asumirlas porque, entre otras cosas, vivimos en una democracia, no estamos en una monarquía donde hay un rey que toma las decisiones y los súbditos obedecen. No, estamos acá para debatir. Es probable que no lleguemos a un acuerdo, y hay que ser sinceros, pero en el respeto.

Es probable que tampoco me refiera directamente al tema de fondo, que es el acuerdo, porque también ha quedado clara la concepción, qué es lo que entendemos. Acá no estamos calificando –creo que lo decía el señor senador Mahía– acciones personales de hecho. Es una interpelación que tiene sus particularidades, ya que el ministro interino es el que está asumiendo la responsabilidad en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, en definitiva, lo que estamos interpelando es una acción de gobierno. Entre otras cosas, voy a leer textualmente: Un primer paso para ir más allá de la democracia electoral es incluir en el análisis el proceso de toma de decisiones de gobierno. Este tema, que ha sido materia de mucha discusión en América Latina y su inclusión en el debate ha sido justificado con el argumento de que una evaluación del poder político no debería centrarse o enfocarse solamente en cuestiones relacionadas con la legitimidad y origen del poder político. La discusión sobre el tema ha resaltado de manera consistente la importancia del sistema de controles y contrapesos entre dos ramas del Estado que son electas popularmente: el Gobierno y los parlamentarios. Es absolutamente legítima la discusión que estamos llevando adelante.

Dicho esto, como ya se ha expresado en el recinto, fue en la presentación del balance de la gestión del primer año de gobierno donde el presidente Luis Lacalle Pou informa a todos, incluidos los aliados de la coalición, de la concreción de este acuerdo alcanzado con Katoen Natie. Hubo un

anuncio del presidente que nos dejó los lineamientos que entendió conveniente comentar, que fueron tres, y también se expresaron aquí: no llegar a una instancia de juicio por USD 1.500:000.000, el compromiso de la empresa a realizar inversiones por USD 460:000.000 y el establecimiento de rebajas en las tarifas hasta un 30 %. Nada más, como si se tratara de un simple trámite administrativo. Ahora, en el reconocimiento de que vivimos en un Estado republicano se omitía que, de alguna manera, se estaba tomando una decisión que afectaba el corazón de unos de los sectores determinantes y vitales para la economía y el desarrollo nacional, como es el puerto de Montevideo; por lo tanto, era un tema de amplia sensibilidad para todos los republicanos. El sistema nacional de puertos, entre otras cosas, implica la logística de transporte, los servicios, el comercio nacional, regional y los trabajadores, así como las empresas y las agencias vinculadas. En definitiva, es el puerto de todos, porque no hay producto o mercadería de consumo cotidiano que en alguna etapa no haya pasado por el puerto.

A esta altura de la interpelación, con el cansancio que todos tenemos encima, varios de los integrantes de nuestra bancada han referido que para el Frente Amplio esta decisión significa mucho más que un mero trámite administrativo. Por eso es necesario, y justamente a lo largo del debate entendemos que cuando se toma una decisión que compromete cuestiones estratégicas de Estado el diálogo es más que imprescindible; este debate lo ha demostrado. También la forma de concebir el diálogo es parte de una concepción, y no hay que tener ningún temor a decirlo.

Nosotros entendemos que el diálogo ni siquiera es solamente con el ámbito político, sino que involucra lo que se da en llamar la comunidad portuaria, que incluye no solo a los trabajadores, sino también a las navieras, etcétera. Es una cuestión de concepción, nada más.

Creo que es necesario decirlo para que quienes nos estén escuchando –que, a esta altura, dudo que sean muchos– o tomen contacto con esta instancia parlamentaria puedan comprender cabalmente de qué estamos hablando. Por eso quiero profundizar en algunos aspectos; me veo en la responsabilidad de hacerlo. Y quizás estos comentarios no tengan nada que ver con el acuerdo en particular.

Hay información relacionada con contratos que no aparecieron, datos que se omitieron, informes que no aparecieron. Y no estamos descalificando el informe que se presenta, de ninguna manera. Lo queremos dejar claro. Hay una cifra que hasta el momento, por lo menos quien habla, no ha logrado entender cómo se justifica. Y hay un Reglamento General de Atraque de Buques que, a nuestro entender, hace absolutamente dependiente a la propia Administración.

Vamos a fundar nuestra intervención en demostrar que hubo una política portuaria en clave de política de Estado. No partimos de un puerto inactivo. Creemos en el avance de nuestros puertos, porque lo han tenido, y una gráfica que se mostró por allí lo demuestra. En especial, me refiero al de Montevideo, con el objetivo de ser un centro de distribución regional –tampoco hay que tenerle miedo–, con calidad y eficiencia reconocida tanto por los operadores como por las principales navieras del mundo.

Es por ello por lo que la actividad portuaria debe ser una política de Estado que requiere certezas, seguridades que hagan previsible y confiable la operativa en un horizonte a mediano o largo plazo, más aun teniendo en cuenta que nuestra región globalmente es la principal proveedora de alimentos y materia prima, y que la demanda por ellos, sin duda, va a ir en aumento. Ese rol de centro de distribución no surge de forma espontánea. No es nuevo. Es y fue consecuencia de una política portuaria que venía desde años atrás y del período de los quince años de la Administración frenteamplista. Voy a hablar de eso, sí. Reitero: no surgió de forma espontánea.

El presente acuerdo, según nuestro entender, en los términos en que se encuentra, pone en riesgo ese principio, declinando el Estado su facultad de definir la política de puertos en función del interés nacional, a favor de términos que nosotros entendemos son riesgosos.

Creo que es oportuno recordar en este debate que, si bien la política portuaria es orientada desde el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, gran parte es ejecutada por la Administración Nacional de Puertos, en virtud de su condición de servicio descentralizado. Como tal, es conducida por un directorio integrado por oficialismo y oposición.

Esta decisión, a nuestro entender, ignoró las competencias que por ley le son asignadas a la ANP, y pone en cuestión una serie de trabajos, de inversión en infraestructura, de elaboración de un marco legal en clave de estrategia país desarrollado durante varias Administraciones, que, nobleza obliga, trascienden al Frente Amplio. Hablo de inversiones en clave estratégica que formaron parte, incluso, de las fortalezas institucionales con las que se presentaba, ante organismos e inversores internacionales, a nuestro país como portador de estabilidad. ¿Acaso no es legítimo, entonces, preocuparnos por cómo llegamos a esta instancia?

La Administración Nacional de Puertos, como empresa, debe tener planes maestros o planes directores por mandato legal, los cuales van más allá de los períodos de gobierno, siendo por ello una herramienta fundamental de público conocimiento para el crecimiento y el desarrollo de largo y mediano plazo.

La fecha de revisión y actualización de lo que incluía el plan director vigente en 2005, cuando llegamos como administración frenteamplista a la ANP, databa de 1998. Básicamente, consistía en una guía de cuál sería el desarrollo deseable en infraestructura, con sus diferentes etapas, y

alcanzaba fechas como 2015 y 2020, con una serie de supuestos. En esa guía no había referencias a quién debía hacer las obras, cómo se financiaban ni cuándo había que empezarlas. Quedaba claro que no se había desarrollado y que la política plasmada en los diferentes presupuestos no se había incluido en las obras. Estamos hablando de un momento histórico en el que, bajo las reglas del mercado, era poco probable que desde el sector privado surgiera por sí solo un proyecto con visión estratégica. Propusimos en su momento que el Estado realizara directamente algunas de las obras, adecuándolas a la nueva dimensión de buques, a las nuevas operativas, y es entonces que se logran concretar obras de infraestructura, así como elementos de manejo de carga, incorporación de equipos de dragado para la profundización y mantenimiento de canales y dársenas. Fue necesario evaluar las obras a realizar y adecuar tarifas portuarias a fin de generar ganancias que nos permitieran hacer frente a las obras, contar con préstamos internacionales para algunas de ellas y realizar otras con recursos propios.

En definitiva, se estableció una coherencia en el desarrollo de la infraestructura en los planes anteriores, pero con la impronta del Gobierno que comenzaba en ese momento en cuanto a la gestión. Tomando globalmente los períodos 2005-2010, 2010-2015 y 2015-2020, destaco en primer lugar las fortalezas de algunas ideas fuerza que, llevadas a la práctica, dieron la continuidad necesaria para impulsar una gestión exitosa. ¿Por qué digo esto? Porque en varias oportunidades escuchamos decir que prácticamente se partía de la nada y, lamentablemente, debo afirmar que algunos de estos objetivos tangibles que formaron parte de la política de transporte, integración y comercio, quedarán asociados a la presencia del Frente Amplio en el Gobierno.

Es así como se encaró el papel de la Administración Nacional de Puertos como empresa pública en este período, haciéndola cumplir con sus cometidos, es decir, administrar, conservar y desarrollar los puertos que se le encomienda gestionar desde el Poder Ejecutivo, con una opción sistémica en lo que se da en llamar sistema nacional de puertos. Uno de los objetivos fue la consolidación de este sistema nacional de puertos, como una forma de ver y analizar la problemática. Esto es, cada uno de los puertos que fueron encomendados gestionar se integra en un programa único al servicio del país, permitiendo el ingreso y la salida de productos, así como de los pasajeros, sin hacer competir a los puertos entre ellos. Los puertos que integraban este sistema –no voy a entrar en los detalles de cada uno porque ya es bastante tarde–, hasta 2020, eran los de Montevideo, Juan Lacaze, Colonia, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú, Salto, La Paloma y cada uno de ellos tiene determinados lineamientos. Así como el puerto de Montevideo es multipropósito, con varias unidades de negocio que se desarrollan en él –por ejemplo, contenedores, cruceros, graneles, pesca, carga general, carga rodante y pasajeros–, Colonia es especialista en pasajeros, Nueva Palmira en graneles, etcétera. La actividad portuaria, durante esos quince años a los que hago referencia, tuvo dos picos: el primero en 2011 y el segundo en 2017. En esas oportunidades se batieron todos los récords, tanto en movimiento de contenedores, como en pasajeros movilizados, en carga total y en recaudación, poniendo al puerto de Montevideo dentro de los de mayor movimiento en América, según la Cepal –en el puesto diecisiete–, y como uno de los mejores en conectividad. A partir de 2005 se le dio mucha importancia a encarar la gestión en forma ordenada, sistemática y fijando objetivos concretos y medibles, mediante un sistema de gestión por proyectos. Obviamente, los objetivos debían estar alineados con la política de más largo plazo, aunque se fueran ejecutando en etapas. Se analizó, entonces, la conectividad que tenía cada uno de los puertos: la terrestre y la marítima o fluvial. Dentro de la conectividad terrestre, se analizó la conexión a la red carretera, sus accesos, la interferencia con la ciudad y la conexión a la red ferroviaria, mientras que en la marítima o fluvial se analizó el calado máximo de los buques que podían llegar a operar en función de una evolución probable, asociada también a los aspectos comerciales, obviamente, los que determinarían la demanda futura. Se analizó la infraestructura disponible en cada puerto y sus posibilidades de desarrollo o crecimiento. Se puso especial énfasis en los mecanismos de relacionamiento con la comunidad portuaria, cambiando en forma radical lo que se había manejado hasta ese momento.

Quiero hacer mención y recordar que la Ley de Puertos, del año 1992, da al sector privado un rol muy importante en la actividad, pero el puerto asume el rol de puerto propietario, lo que se conoce como *landlord port.* Por eso, se estableció presupuestalmente la necesidad de ser una empresa eficaz, eficiente, rentable y que generara superávit, entre otras cosas, para encarar las inversiones necesarias en la política de transporte, que el sector privado en su mayoría no las realizaba.

Es así como se encaminó a la realización de un nuevo plan director, cuya vigencia la marcamos en su momento hasta 2035 y que, obviamente, debería ser analizada en diferentes momentos. El análisis que se realizó permitió definir inversiones a realizar y estrategias a aplicar en cada uno de los puertos. Para Montevideo se determinó que resultaba imprescindible realizar algunas acciones a los efectos de poder desarrollar las distintas unidades de negocio: todos los nuevos muelles que se construyeran deberían estar fundados a 14 metros; el canal de ingreso al puerto debería ser dragado a 14 metros, debiendo acordar indefectiblemente esta posibilidad con la CARP, la incorporación de grúas, la operación de la terminal de pasajeros, la incorporación de más embarcaciones propias para una eficiente operación de dragado, ampliar el área portuaria, construir nuevos muelles –como por ejemplo el muelle C–, rediseñar los accesos al puerto para facilitar el ingreso de la carga y evitar un conflicto con la ciudad, mejorar ingresos ferroviarios contando con más de una entrada y analizar continuamente la competitividad del puerto de Montevideo en la región.

Aquí se ha hecho mención de que, en su momento, el entonces ministro de Defensa Nacional, Eleuterio Fernández Huidobro, entabló un diálogo –diría que más que una negociación fue un diálogo– en el que estuvo presente la Armada; contó la opinión de dicha institución y se tuvo en cuenta. Esto no dio sus frutos y allí quedó, pero existió. Esto es totalmente cierto y también es cierto que fue un diálogo y no una decisión unilateral.

No voy a extenderme en lo que se hizo para los otros puertos porque están todos cansados y yo también. Sin embargo, quiero dejar algunas cosas claras como, por ejemplo, que el plan director elaborado no llevaba como título «Convertir el puerto de Montevideo en un puerto *hub* en esta región», pero las medidas adoptadas y previstas a futuro facilitarían que se consolidara con ese fin. Todo esto bajo una visión de desarrollo de políticas de complementariedad regional; no de guerra entre puertos –ya pasamos por eso en algún momento–, sino acompasando este desarrollo con los puertos principales, que en este caso son Río Grande del Sur, Buenos Aires y Montevideo.

La decisión de ser un puerto *hub* no es meramente administrativa, solo de política portuaria ni de política país, sino que está estrechamente ligada a la decisión de las navieras de operar bajo esa modalidad. El funcionamiento como *hub* siempre estará vinculado a las decisiones y al poder determinante de las navieras. De ahí la importancia del debate que hoy estamos enfrentando contra este procedimiento del Poder Ejecutivo que, a nuestro entender, implica un monopolio que nos coloca, indefectiblemente, en una situación de riesgo.

Creemos en la concreción de un puerto *hub*, pero se da a través de certezas y de transparencia en los procedimientos.

Quiero enumerar algunas acciones que no fueron meros actos administrativos, no fueron actos administrativos de coyuntura, sino que fueron direccionados a seguir una política de Estado.

El marco legal que se fue desarrollando en las diferentes áreas contribuía y se afianzaba en la dirección de convertirnos en un *hub* regional. En todos los ámbitos comerciales, e incluso en las actuales presentaciones que realiza el Gobierno de coalición, se destaca la fortaleza del país y sus principales leyes relacionadas a la actividad, como la Ley de Zonas Francas y la Ley de Puertos, y su régimen de puerto libre. El mismo marco legal que se fue consolidando como parte de la estrategia país y su difusión hacia el exterior permitió conocer las ventajas y la operatividad que otorgaba el sistema uruguayo, otra vez brindando certezas como una política país.

¿Qué otras cosas se deben tener en cuenta para el desarrollo de un puerto *hub*, además de un marco legal apropiado? Contar con la infraestructura adecuada. Eso implica poseer instalaciones portuarias propias, una conectividad fluvial y marítima acorde a las necesidades actuales y futuras para permitir el trasbordo, la conectividad terrestre –sea esta carretera o ferroviaria– a fin de facilitar el tránsito, la importación y la exportación. En resumen, un plan director.

Nuestro país es, básicamente, agroexportador; por muchos años la carne fue su principal producto. En los últimos tiempos se incorporó la madera y ahora la celulosa, que toma importancia, tanto por la propia exportación del producto como por la dinámica que impone toda su logística.

Estamos rodeados de dos países como Argentina y Brasil, con economías poderosas y con poblaciones de más de 45 y 200 millones de personas, respectivamente. Además –y no menos importante–, tengamos presente que hay otros dos países sin salida directa al mar, Paraguay y Bolivia, que a través de la hidrovía Paraná-Paraguay hacen uso del sistema portuario nacional y podrán hacer más uso aún. Es oportuno recordar que aproximadamente el 50 % –la mitad– de las cargas que se movilizan por Montevideo son tránsitos o trasbordos de esta región.

Al analizar el comercio exterior de Uruguay aparecen la importación, la exportación y el tránsito o trasbordo, y si bien las dos primeras están muy asociadas a nuestro PBI, no lo están el tránsito ni el trasbordo. Los volúmenes, en términos totales, sin incluir el petróleo que se moviliza a través del puerto de Montevideo, son de unos 13:000.000 de toneladas en total, incluida la carga de contenedores y la carga en general.

No toda la carga se mueve en contenedores –bien lo saben las personas que están en el tema–, pero para el puerto de Montevideo esta constituye la de mayor relevancia. Por eso entendemos que es importante establecer reglas claras y dar certezas a la competencia intraportuaria porque abarca temas relevantes como la mejora en la conectividad país, la llegada de inversiones, la mejora en la competitividad de la producción nacional y su colocación en el mercado extranjero, y la generación de empleo.

Sentí la responsabilidad y la honestidad intelectual de marcar estos puntos.

Para ir finalizando quiero decir que las navieras tienen en cuenta muchas cosas a la hora de definir dónde se posicionan para hacerse de cargas o realizar trasbordo. En Montevideo tenemos navieras de ultramar –operan aquí las principales del mundo– y navieras de cabotaje –Paraguay posee una de las flotas de barcazas más importantes–, pero su operativa queda supeditada a las decisiones de la naviera de ultramar y posiciona sus buques donde esta última lo indique. Eso está estrechamente relacionado con el contrato de flete. Por ejemplo, una carga de Paraguay a Europa, en contenedores, tendrá la opción de bajar por barcaza o camión hasta Buenos Aires o Montevideo, pero irá a donde vaya a operar el buque oceánico. Dicho de otra manera, la

carga no va primero al puerto y luego se ve cómo sale al exterior; casi por definición el trasbordo es volátil y no lo vemos para siempre en un mismo lugar. Las navieras de ultramar son, en definitiva, empresas de logística de transporte que van a querer maximizar sus beneficios, tanto en lo que tiene que ver con las cargas que se producen en determinada región como con las cargas potenciales de su negocio. Es la política de estas navieras la que va a definir si la carga de Bolivia sale por el Pacífico o por el Atlántico, o si la carga de Paraguay sale por Argentina o por Uruguay.

¿Qué factores intervendrán para que determinada naviera decida concretar sus actividades? El costo de operación, la eficiencia, la eficacia, el calado de operación, el tipo de buque, los puertos anteriores y siguientes, las condiciones de seguridad de la nave y alguna otra vinculada a normas de seguridad portuaria, lo que se da en llamar PBIP –Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias– y, además, el tipo de carga que pueda llevar, ya que es bien conocido que no todas las cargas pagan el mismo flete entre dos puertos. Difícilmente, en una ruta comercial, un buque de determinada naviera vaya de un puerto de más calado a otro con un calado menor para luego ir a otro de mayor calado. Para la logística del transporte de contenedores el hecho de tener el puerto más profundo de todos en un puerto intermedio de una ruta comercial no asegurará que se utilice a su máximo calado, y menos aún que lo constituya en un *hub*.

Para Uruguay es vital el accionar del puerto; coincidimos en ello. Como vimos –y así lo entendemos– esta decisión es multifactorial.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑOR SÁNCHEZ.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone la oradora.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–17 en 18. **Afirmativa.**

Puede continuar la señora senadora.

SEÑORA LAZO.- Gracias, señora presidenta.

Retomo el concepto. Todos coincidimos en que para Uruguay es vital lo que suceda en el puerto de Montevideo y por eso entendemos que lo que lo afecta también va a afectar, de alguna manera, la soberanía nacional.

Esta decisión es multifactorial pero, en su momento, se trabajó para que lo que dependiera del Estado no fuera un obstáculo. Por eso quiero resaltar lo que para nosotros sí fueron resultados de una gestión tendiente a facilitar el rol del puerto. ¿Por qué queremos hacer esta referencia? Porque ha habido quienes manifestaron que no existió una visión estratégica en la materia, y al respecto reafirmo lo que dije al comienzo: creo que lo que tenemos son concepciones diferentes de cómo encarar esto.

La terminal concesionada a TCP hace su ampliación de muelle en 2007, fundado a 14 metros. Esto fue parte de lo desarrollado allí. También se instala la terminal de granos Obrinel, con su puesto de atraque fundado a 14 metros; la ANP construye con su propio presupuesto el muelle seis, su ampliación; se ganan más de quince hectáreas al mar, ampliando el área del recinto portuario; comienzan las obras del acceso norte –viaducto e ingreso de otro ramal ferroviario–; se concesiona una zona portuaria para el proyecto de celulosa, asegurando que el muelle que se construirá estará fundado a 14 metros; se garantiza la operación de buques ferri de pasajeros operando la terminal existente. En 2019 se incorpora una draga de succión por arrastre –las anteriores tenían entre veinticinco y cuarenta años–, ¿a efectos de qué? De garantizar la posibilidad de dragar con medios propios y no solo mediante contrato con privados. Debe entenderse que el dragado es una inversión, pero asimismo requiere de una acción de repaso constante; de lo contrario, lo dragado se pierde por un nuevo aterramiento. Se compran terrenos vecinos para asegurar la posibilidad de expansión; se mejoran los accesos al puerto en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; se draga el canal Martín García, igualando condiciones con el canal Mitre; la CARP confirma la no objeción a Argentina de profundizar el canal de acceso a Montevideo; se incorporan para la gestión portuaria, como parte del puerto de Montevideo, los predios de Puntas de Sayago, duplicando el área de gestión; comienzan las obras de construcción del área puerto Capurro como proyecto para pesqueros y negocios necesarios de atender por su carácter estratégico para el país.

Existió un plan director que orientaba y ponía rumbo cierto, según nuestro entender, al sistema nacional de puertos. En ese proceso, la consulta y el vínculo permanente con los actores de la comunidad portuaria, tanto públicos como privados, incluidos los gremios portuarios, formaron parte de una concepción participativa en la elaboración de ese plan. Construcción y concepción participativa que defendemos y en la que creemos. Hoy creemos que la decisión que se toma de alguna manera vulnera o tiene otra concepción.

Reconocemos la mejora en prestaciones y servicios que han tenido las distintas empresas, operadores y depósitos, así como la calificación y la capacitación de los trabajadores portuarios. No puede decirse que la transparencia y ecuanimidad no fue parte de una seña de identidad de esa gestión portuaria, aun en las diferencias lógicas de intereses que esos integrantes de la comunidad portuaria manejan.

De esta forma, pretendimos dejar constancia de por qué no es cierto que partimos de la nada en materia de estrategia portuaria.

En estos últimos minutos quiero decir algo que me parece oportuno porque ya se trajo a sala. Más allá de que varios hicieron referencia al tema, quiero referirme –y es lo último, señora presidenta– a la famosa licitación de 2008. Yo quiero hablar de esto, pero en su totalidad, porque se omitió un detalle que para nosotros es importante, y aclaro que no estoy atribuyendo intenciones. Esa licitación quedó sin efecto porque fue observada por el Tribunal de Cuentas. La Administración, en su momento, tenía dos opciones: o la dejaba sin efecto, tal como el tribunal indicaba, o levantaba las observaciones y continuaba adelante con la misma.

(Interrupciones).

–Termino, y después opina lo que quiera.

Es evidente que el procedimiento se deja sin efecto por las observaciones del Tribunal de Cuentas, y pido disculpas por la reiteración, pero me desconcentré.

Entre tantas observaciones, me voy a detener en una que no fue tenida en cuenta ni mencionada en sala. El numeral 10 expresa: «… que en lo que respecta a la adjudicación a Nelsury S. A., el oferente contraviene el Artículo 27 del P.C.P. al no acreditar la experiencia requerida. Si bien expresa formar parte del grupo Katoen Natie, adjuntando información obtenida de la página web, donde hace referencia a las operaciones en el Uruguay, no surge de esta la relación existente entre ellos. Por otra parte, de la documentación presentada respecto de su integración, tampoco surge su vinculación con el grupo Katoen Natie, constando solo una declaración del oferente donde expresa que la totalidad del paquete accionario de Nelsury S. A. es propiedad del Grupo Katoen Natie e indica en particular, que dicho grupo es propietario total o parcialmente, administra y opera terminales y playas de contenedores en Bélgica, Francia, Holanda y la Terminal Especializada de Contenedores del Puerto de Montevideo (TCP)». Ahora, prestemos atención a lo que sigue: «No obstante, de resultar acreditado tal extremo se configuraría una situación de monopolio en violación de las normas de defensa de la competencia consagradas en la Ley Nº 18.159 y art. 13 de la Ley Nº 16.246». A continuación expresa que en función de lo dispuesto por el artículo 2 de la ley de promoción y defensa de la competencia se prohíben las prácticas tendientes a impedir la competencia actual o futura –sí, la competencia actual o futura– y que asiste razón de que Nelsury S. A. ha practicado una conducta «tendiente a distorsionar la competencia con los restantes oferentes, con deslealtad y en claro perjuicio de la Administración».

Entonces, señora presidenta, el TC en la resolución que acabamos de citar concluyó que Katoen Natie había incurrido en violación a la libre competencia, contraviniendo el ordenamiento jurídico. Por eso también, entre otros fundamentos, observó el procedimiento, que a la postre termina dejando sin efecto la licitación.

Esto, sin duda, no es el objeto del debate. Lo tengo claro. ¿Por qué lo menciono, ahora sí volviendo el foco al mismo? Porque lo dicho refleja claramente que Katoen Natie violó el principio de la libre competencia, que es reconocido por el ordenamiento jurídico, por la Ley de Puertos, por la ley de creación de TCP, artículo 20, literal D), su decreto reglamentario y el contrato que firmó con el Estado uruguayo.

Como ya lo expresó el miembro interpelante, el principio de libre competencia está reconocido por la jurisprudencia nacional, por sentencia del TCA y en la resolución del TCR que acabo de mencionar, y que me gustaría que se adjuntara a lo que será el diario de esta sesión.

No pensaba enfocar mi intervención en este tema, pero el devenir del debate lo trajo a colación y me parece que es bueno dejar constancia de esto. No tengo ningún problema en decir que, por supuesto, no tengo formación en leyes; soy, dignamente, lo que soy, una legisladora, integrante de la vasta clase de trabajadores de este país, de la cual me siento muy orgullosa, hija de un obrero de la construcción que me dio la educación que pudo y, sobre todo, el respeto necesario para llevar adelante un debate digno, respetuoso, pero con muchísima convicción, señora presidenta.

Por eso concluimos que, para esta bancada, no es un acuerdo que beneficie la estrategia país. Vinimos con la expectativa de que este diálogo que entablamos en el debate culminara con su anulación y con la convocatoria a un diálogo amplio, como lo merecen las estrategias país.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR LOZANO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR LOZANO.- Muchas gracias, señora presidenta.

En los últimos años, Uruguay no ha escapado al resto de América en cuanto a la renovación de concesiones de terminales marítimas. Este fenómeno se ha dado en el Uruguay como también en muchos países de América. A esto se agrega también que las distintas empresas solicitan la renovación con mucha anterioridad, con diez años de anticipación al vencimiento. Hoy en el mundo se están dando plazos largos, por lo que en el caso de la empresa Katoen Natie –que es la que nos convoca hoy–, va a completar ochenta años: comenzó en 2001 y terminará en 2081.

Nuestro pasado portuario reciente nos dice que la primera ola de las concesiones fue hace dos décadas, justamente en 2001, con permisos y autorizaciones a empresas con capitales chilenos, canadienses, brasileños, finlandeses, belgas.

En los últimos años se produjeron varios acontecimientos que podrían incidir en el escenario de la cadena de valor logístico intermodal y, particularmente, en los modos portuarios, produciendo nuevos y profundos cam-

bios que hacen poco previsible el futuro a mediano y largo plazo. Además, existen otras claves del tipo geopolítico, como el canal Magdalena, la hidrovía Paraná-Paraguay y un futuro sistema de puertos, que requieren un análisis profundo, tratando de llegar a acuerdos completos. Entonces, hay que conocer, en principio, lo que es el escenario marítimo y portuario más próximo, es decir, analizar claramente cuáles son los otros puertos que tenemos en la región, que son la competencia.

Cabe recordar que Argentina nos comunicó oficialmente la posibilidad de dragar a 13 metros en el canal de acceso al puerto de Montevideo, cosa que para todos fue un poco desconocido, ya que aparentemente por un error del proyecto ejecutivo de la Administración Nacional de Puertos fue realizado a 13 metros y no a los 14 que en principio era lo requerido. Tan así es que eso provoca que se demoren todas las acciones con respecto al canal y hace unos meses se adelantó que para el dragado y posterior mantenimiento del canal de acceso el país iba a invertir unos USD 200:000.000.

Por otra parte, no es casual que se hayan incrementado o adelantado nuevas concesiones portuarias, con claros indicios de participación creciente en el control de diferentes eslabones de la cadena de valor logístico, con varias empresas de una sola compañía, en procura de controlar la libre competencia, a través de grupos monopólicos. Es así como en el mundo se está dando lo que podemos llamar la integración horizontal, en la cual las empresas más importantes se asocian con otras menores y conforman grandes empresas navieras que prácticamente se hacen cargo de los mares del mundo. En la actualidad, las tres más grandes explotan un 70 % de la industria naviera. Esto se conforma, cada vez más, con barcos de mayor porte, más importantes –portacontenedores de hasta 400 metros–, que amarrarían en puertos *hubs* y allí los *feeders* completarían la cadena logística, llevando la carga a los puertos de menor porte.

Como se ha dicho, Montevideo y el Uruguay todo nacieron por su propio puerto. No sabemos si fue primero el puerto o el país, pero la denominada guerra de puertos tiene una larga historia, y aunque vamos a tratar de no reiterar cosas que ya se han dicho aquí, sí queremos manifestar que para el Uruguay tiene un valor estratégico y geopolítico fundamental, porque todos los productos que entran a nuestro país por el puerto se dirigen al *hinterland*. Por eso, históricamente ha tenido ese tremendo valor estratégico. Esto no es nuevo.

Esta integración horizontal, con su estrategia de alianzas de cooperación, disminuyó sensiblemente la competencia que antes existía entre innumerables navieras. Incluso desplazó el cabotaje regional e interregional de bandera, a través de buques más pequeños, tipo *feeders* o alimentadores, que las empresas marítimas con líneas intercontinentales reasignaron a servicios regionales por el denominado efecto cascada. Estos grandes buques portacontenedores, en el marco de la economía de escala, con una capacidad de 14.000 a 25.000 TEU, cumplen con las líneas regulares de servicios interoceánicos, reasignando las de 3000 o 10.000 TEU a servicios *feeders* o de tránsito regional. Estas naves más pequeñas transportan la carga a los puertos *hubs*, concentradores y distribuidores, a fin de transbordarlas a buques de ultramar de gran calado. Esto determinó la casi extinción de los buques de bandera nacional, ante el completo dominio de todo el escenario del transporte marítimo. Además, condicionó los puertos de acuerdo con sus características: profundidades, canales, infraestructura, muelles, grúas y servicios, prácticos, remolcadores, energía de tierra.

La integración horizontal es sinónimo de concentración y está dando lugar a lo que se puede llamar la integración vertical, en la que las grandes empresas tratan de abarcar toda la cadena logística, es decir, los barcos, las terminales marítimas, los trenes, la explotación y la producción de distintas cosas. Un ejemplo claro es UPM 2, que planta sus propios eucaliptus, procesa la celulosa y celebra un contrato con el Estado uruguayo por el que este último se obliga a la construcción de un tren de USD 1.000:000.000. También establece una terminal dentro del puerto y que debe haber un canal de acceso de 14 metros; eso Uruguay por sí no lo puede determinar ya que tratándose del Río de la Plata necesita la autorización de Argentina. O sea, es un acuerdo que calificamos de incompleto ya que ni siquiera Uruguay puede certificar que se va a contar con ese canal a 14 metros, como se firmó en el contrato con UPM 2.

También existe otro tipo de limitaciones. Hoy por hoy parece que ha disminuido la velocidad de ese crecimiento que vemos en los puertos de contenedores porque hay exceso ocioso en las bodegas; aparentemente, los barcos habrían detenido su crecimiento exponencial. Además, existen limitaciones para estos grandes barcos, como el canal de Suez o el de Panamá.

En suma, el escenario del transporte marítimo mundial está procesando cambios muy significativos luego de la integración horizontal, la economía de escala, los ultraportacontenedores, el efecto cascada, el control de competencia de todas las líneas interoceánicas y ahora, con los buques *feeders*, también el cabotaje interregional. A estos procesos se les suma el gran desafío actual de la integración vertical.

En esta realidad que existe en el mundo, la libre competencia está puesta a prueba; algunas empresas locales, pequeñas, debilitadas por los tiempos de pandemia, y otras más importantes, estarán siendo desafiadas. Es difícil que todas se encuentren bien posicionadas para competir con los grandes grupos de inversión. Hemos entrado en la época en que algunas grandes navieras apostaron a transformarse en operadores logísticos de ciclo completo, en la que la integración vertical sigue la mercadería en procura del control monopólico de cada eslabón del transporte, a fin de satisfacer la entrega de mercaderías puerta a puerta.

En 2001 menos del 20 % de las terminales portuarias mundiales recibían los portacontenedores de los buques de navieras propias. Actualmente, esa cifra supera el 50 %; ejemplo de ello es el grupo Moller-Maersk, que encabeza todos los eslabones de la cadena de transporte intermodal, incluyendo además actividades marítimas, operaciones portuarias, transporte ferroviario, fluvial y por carretera.

Según analistas marítimos y logísticos, el proceso de integración vertical, durante y después de la pandemia, se profundizará por los grandes grupos navieros trasnacionales, desde los puertos hasta el *hinterland*. A todo esto, será necesaria la instalación de centros logísticos, normalmente ubicados en zonas estratégicas del territorio. Los plazos para esas concesiones e inversiones son cada vez más largos, y en esta realidad es que se encuentra hoy el Uruguay, tratando de potenciar su puerto, que es ineficiente y caro, y que ha provocado que productos de nuestro país –a modo de ejemplo, cito el de un frigorífico de un departamento del noreste–, sean sacados por el puerto de Río Grande en lugar de por el nuestro. Eso es por la ineficiencia que tiene nuestro puerto, que ha aumentado tremendamente sus tarifas en los últimos años.

El puerto tiene una cantidad de escenarios, y creo que es importante que los tratemos en profundidad.

Las terminales portuarias se presentan como plataformas logísticas asociadas a la actividad del sector productivo y a la dinámica del comercio exterior. Con una visión sistémica, podríamos decir que constituyen un sistema dentro de varios sistemas que abarcan diversas actividades portuarias, considerando que su mayor actividad es, entre otras, el tráfico comercial.

En la región varios puertos compiten por ser los elegidos, y el aspecto tarifario es fundamental. Eso es lo que nos hace vulnerables y lo que nos ha llevado a perder competitividad.

Con relación a la industria, que involucra los servicios de terminal logística de contenedores, en lo que a estos respecta, de enero a mayo y comparando con el mismo período del año pasado, crecimos cerca del 30 %; eso habla no solo de un dinamismo de nuestras exportaciones e importaciones, sino también de que estamos captando nuevamente cargas de la región, según lo que dijo el presidente de la ANP.

En la actualidad se están realizando inversiones en infraestructura de gran envergadura que involucran, principalmente, a esta empresa belga-holandesa, Katoen Natie, que debe producir esos USD 450:000.000 –o más– en un plazo de cinco años, lo cual es muy importante en lo que tiene que ver con la infraestructura y con el empleo para muchos uruguayos.

La ANP también cede a la empresa la concesión para la explotación de la matriz energética propia en los predios de Punta de Sayago.

En comparación con Montecon, ha realizado una inversión mucho mayor en la única terminal portuaria de contenedores donde eso es posible de realizar en los espacios disponibles, acorde con las dimensiones necesarias para llevar a cabo esa actividad portuaria.

Montecon opera como terminal de contenedores en un área que no posee las condiciones mínimas necesarias en lo que tiene que ver con el espacio y el normal tráfico de servicios necesarios para conformar la terminal de contenedores; aun así funciona con un ritmo fluido pero mucho más lento que lo que potencialmente –por la tecnología y los espacios– brindará, en el futuro cercano, Katoen Natie.

No quiero reiterar lo que ya se ha manifestado acá, en estas largas horas de debate que hemos tenido; sí concuerdo con el señor senador Domenech en cuanto a que este contrato nos tomó por sorpresa y también que tenemos algunas diferencias, pero lo importante es tener una visión estratégica y mirar hacia el futuro. Cuando escuchaba a la oposición, sentí que estábamos en una situación surrealista: no sabía si estábamos hablando de UPM 2 o de Katoen Natie cuando se mencionaba la opacidad y el secretismo, la falta de información, que no existió transparencia, es decir, distintos aspectos –como el plazo de cincuenta años– que ya se dieron con UPM 2 y que notoriamente criticamos. Nos llama la atención que puedan referirse de esa forma a este convenio cuando en su momento firmaron uno en condiciones muy similares: a puertas cerradas, con desconocimiento, en un principio, de su contenido; todo eso fue muy criticado. Ahora se plantea como elemento nuevo, como si no hubieran hecho exactamente lo mismo o algo muchísimo peor.

Agradezco mucho la atención. No voy a continuar porque me parece que ya se ha hablado bastante.

Muchas gracias.

SEÑORA NANE.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑOR BONOMI.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA NANE.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador Bonomi.

SEÑOR BONOMI.- Señora presidenta: a veces cuesta diferenciar un error de una dificultad, y como se catalogó recién de error algo que pasó con la profundización del canal, y como estuvo involucrado un amigo al que conozco

desde sus ocho años –mi amigo Felipe Michelini–, quiero hacer algunas aclaraciones.

La CARP no autoriza inquietudes o voluntades, autoriza proyectos. Luego de haber llegado a los 12 metros, la ANP, en su plan maestro, comunicó la intención de profundizar a 13 metros y presentó un proyecto que incluía impacto ambiental, batimetría y cómo incide la profundización en la navegación. Y la otra parte de la CARP, la argentina, tenía que autorizarlo para que se pudiera profundizar. En medio de ese proceso, Argentina manifestó la voluntad de establecer el canal Magdalena, y Uruguay, en una primera instancia expresó que quería participar, lo cual generó una inquietud en Argentina. Luego de eso, la delegación uruguaya en la CARP planteó la renuncia a participar en el canal Magdalena, canjeándola por la profundización del dragado a 14 metros, y Argentina respondió que estaba de acuerdo. Como dije, Argentina no autoriza inquietudes o voluntades, sino proyectos, y el proyecto presentado completo era a una profundidad de 13 metros. Uruguay tenía dos cosas para hacer: retirar ese proyecto y presentar otro a 14 metros completo, con batimetría, con un estudio de impacto ambiental y de cómo incidiría en la navegación, lo cual podría llevar otros dos años. Fue así que Uruguay eligió profundizar a 13 metros y luego presentar un proyecto completo. Ese fue el proceso. ¿Es error o dificultad para concretar una intención?

Es más, yo hoy mencionaba al ingeniero Tettamanti. Leí artículos de él en los que decía que Argentina se había comprometido con la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros y que ese era un compromiso posterior que tendría que cumplir. Pero eso no fue así porque no se había autorizado el proyecto; se había autorizado una intención de los delegados uruguayos en la CARP.

Quiero dejar eso dicho. No adjudico ninguna intención, pero se ha hablado y se mencionó el error cometido en ese momento. Creo que ahí no hubo un error, sino una voluntad de profundizar, después de los 12 metros, a 13 metros con un proyecto y tratar de aprovechar la oportunidad para llegar a 14 metros sin tener un proyecto pronto. Quiero dejar claro este aspecto.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar la señora senadora Nane.

SEÑORA NANE.- Voy a intentar ser concisa, tratando de hacer una síntesis.

En esta jornada hemos escuchado pacientemente al oficialismo disertar sobre temáticas diversas. Abarcaron a Pinochet, a los sindicatos, a UPM, a la ganadería en Cerro Largo, pulperías, comisarías, molinos de viento, Aratirí, el honor y otras tantas misceláneas. Lo que no hemos escuchado es una sola defensa concreta de este acuerdo. No escuchamos en sala ni una respuesta a las preguntas que hicimos. Parece que después de seis meses de firmado el acuerdo necesitaban mucho más tiempo para pensar las respuestas y la excusa fue traerlas por escrito, como si fuera una tarea domiciliaria, que me la llevo a casa y la traigo después. Pero esto es una interpelación y quien es interpelado tiene la obligación de responder. Y no nos llama la atención que el acuerdo haya sido defendido, digamos, débilmente porque es bastante indefendible. ¿Por qué? Porque solamente beneficia a una empresa y hiere seriamente la soberanía nacional. Los propios socios del Partido Nacional en la coalición de gobierno salieron a criticar este acuerdo públicamente. Otros, nobleza obliga, manifestaron con honestidad en esta sala su desacuerdo con argumentos sólidos. Otros socios han asumido que es un hecho consumado y están anunciando modificaciones legislativas para tratar de regular *a posteriori.*

Las cadenas logísticas modernas exigen eficiencia en cada paso y que se contemple el flujo ininterrumpido de productos y de información digital sobre ellos. También exigen que se procure la minimización de los inventarios. Las operaciones logísticas deberían poder cubrir todos los pasos de la cadena y los puertos se posicionan como nodos de transporte intermodal y como centros logísticos que integran esa logística cada vez más compleja. Esas cadenas logísticas tienden, por su complejidad y su tamaño, a crecer.

En el caso de Montevideo, hay varias consideraciones geopolíticas que creo que las explicó muy bien el señor senador Rubio y tienen que ver con las oportunidades de un puerto *hub* integrado a una cadena logística regional que se complejiza y que tiene cada vez mayor demanda en la capacidad de transporte. Los puertos líderes del mundo vienen respondiendo a estos desafíos invirtiendo más en tecnología que en infraestructura porque es más barato invertir en tecnología que en infraestructura.

Ayer y hoy –lo que ha durado esta interpelación–, el señor ministro ha tenido una presencia muy activa en las redes sociales y está usando la etiqueta #UruguayAlMundo. Creemos que sería muy bueno saber cómo es el plan para ir al mundo a partir del puerto de Montevideo y si hay un estudio prospectivo hasta el año 2081 –quizás después me conteste, no importa– que recomiende un acuerdo de estas características porque, si hay que ir hacia ahí, iremos pensando cómo vamos.

En el afán de tratar de comprender por qué estamos ante este acuerdo, seguimos buscando razones estratégicas o el motivo de la urgencia que llevó a firmar este acuerdo sin estudios prospectivos, sin análisis de impacto judicial y sin una consideración muy afinada de aspectos constitucionales y normativos.

¿Hay un plan estratégico? Si lo hay –suponemos que debe haberlo y que debe haber tenido un profundo análisis de la situación actual de las necesidades y las prospectivas de las cadenas logísticas en las que interviene el puerto–, ¿existe una recomendación de este tipo de acuerdos? ¿Hay

un plan de acción presentado por TCP al Gobierno de Uruguay para que, en función de ese plan y del plan estratégico –que suponemos que habrá–, se llegue a un acuerdo de sesenta años en estas condiciones?

Este Gobierno dice que las empresas públicas deben tener como única actividad aquella para la que fueron creadas y que le es inherente por su función absoluta. No sé si se acuerdan cuando hablábamos de Antel y se discutía si podía generar o no contenidos o si lo único que tenía que hacer era dedicarse a la telefonía. Ahora le estamos dando a una empresa privada una función que es de UTE. No solamente eso, sino que le decimos a UTE que les compre a ellos. Como deberíamos ver al Estado en una visión integral, quería recordarles que el artículo 740 del presupuesto nacional 2020-2025 dice que los entes autónomos y servicios descentralizados industriales y comerciales del Estado incluidos en el artículo 221 de la Constitución de la república deberán formular sus presupuestos de forma tal que cumplan con estándares mínimos de retorno sobre su patrimonio. ¿Cómo pone UTE esta compra en su presupuesto?

En general, cuando hablamos de eficiencia –y acá se ha mencionado varias veces esa palabra– y de empresas, hay que poner números para cuantificar un poco las cosas. Se habló de un juicio de USD 1.500:000.000. No sabemos a qué corresponde esa cifra. ¿Por qué no sabemos y no podemos hacer una relación directa de a qué nos parece que podría corresponder? Fíjense que no guarda ninguna relación con los resultados y las inversiones de la empresa. ¿Saben por cuánto hay que multiplicar el valor de las ganancias promedio de los últimos quince años de Katoen Natie para llegar a USD 1.500:000.000? Por cinco.

Otra relación bien interesante es que los USD 1.500:000.000 representan tres veces todo el patrimonio de la empresa. O sea que la empresa realizó inversiones por alrededor de USD 300:000.000 millones y reclama USD 1.500:000.000. Es raro saber a qué corresponde; no está explicado; capaz que si es a lucro cesante se podría haber dicho acá porque estamos manejando la cifra sin una explicación.

Escuchamos también la teoría que sostiene que cuando la Terminal Cuenca del Plata empiece a operar –según el acuerdo– en régimen de monopolio, y realice las inversiones anunciadas, va a mejorar la eficiencia del puerto. Esto permitirá competir mejor con el puerto de Buenos Aires y ofrecer tarifas más bajas a exportadores e importadores. Esa es la teoría general. Ahora bien, la Terminal Cuenca del Plata tiene más de la mitad de su infraestructura sin usar. Al dar monopolio al movimiento de contenedores, aumentaría la operativa y reduciría los costos, dando lugar, así, a esa supuesta mejora de eficiencia. Vamos a suponer que todo esto es correcto. Pero aunque fuera correcto este análisis, es incompleto porque hay un dato clave de la realidad que no está contemplado. Hoy en el puerto operan dos empresas: Montecon, con el 60 % de la operativa y Katoen Natie con el 40 %. Ambas empresas obtienen ganancias y no solamente la Terminal Cuenca del Plata tiene altos niveles de capacidad instalados sin usar porque, además, hay capacidad ociosa en los muelles públicos, que es donde opera la otra empresa. Los técnicos nos dicen que si medimos por la longitud de los muelles, más de la mitad de la capacidad instalada del puerto está sin utilizar, mitad en TCP y mitad en los muelles de la Administración Nacional de Puertos. Y el acuerdo, este que hoy vinimos a discutir, no supone un mayor uso de la capacidad instalada en el puerto, porque simplemente traslada hacia TCP la operativa de los muelles públicos, que van a quedar más subutilizados.

Una primera conclusión que uno puede aventurar: se elimina la competencia, se instaura un monopolio privado de hecho, pero no se aumenta la utilización de la capacidad instalada del puerto ni su eficiencia global.

Una segunda conclusión que podemos aventurar: el acuerdo prevé que Katoen Natie invertirá en una nueva terminal de características similares a la actual, pero más grande. Por lo tanto, tampoco estamos mejorando la utilización de la capacidad instalada ni aumentando la eficiencia. Entonces, ¿dónde está el estudio prospectivo que indica que la nueva terminal es necesaria en el mediano plazo? ¿Dónde está el plan de la innovación tecnológica necesaria para competir mejor con Buenos Aires?

Decía que los puertos más eficientes del mundo, como los de Hamburgo, Valencia y Barcelona, están invirtiendo mucho más en sistema de gestión de comunidades portuarias y en transformación digital que en infraestructura. Pero acá, no. El acuerdo va a dejar un puerto con más infraestructura aún sin usar: la nueva y la que ya estaba. Entonces, si continuamos hablando en términos y en lógicas empresariales, nos preguntamos: ¿cuál es el incentivo que tiene Katoen Natie para hacer esta inversión adicional? La respuesta más inmediata que podemos aventurar es sacar la competencia. Es bastante común que las empresas con mucho poder de mercado inviertan en exceso como forma de generar barreras para la entrada de posibles competidores. Esto que estoy diciendo no es nada nuevo; me acotan que lo dijo el señor senador Olesker.

Y una tercera conclusión que podemos aventurar es que este acuerdo reafirma la lógica de poner barreras a la competencia. ¿Por qué? Porque le está asegurando a la Terminal Cuenca del Plata que mientras no tenga una utilización de su capacidad instalada superior al 85 % durante dos años consecutivos, no se permitirá la entrada a competidores. Es clarísimo, en esta lógica, que invertir en exceso es absolutamente racional, porque lo que hace es consolidar el monopolio.

En definitiva, la Terminal Cuenca del Plata no aumentará su eficiencia, pero sí sus ganancias –también lo explicaba el señor senador Olesker–, gracias a las rentas monopólicas que este acuerdo con el Gobierno le asegura. ¿Cómo se lee, en el mercado de los grandes capitales, que una empresa posea un negocio con renta que se deriva de

una actividad monopólica, sin regulación, por un período de sesenta años y con un Estado que admite que ha sido omiso en materia de legalidad? Eso, en el mercado, aumenta el valor de la empresa. Se había manejado una cifra aproximada de USD 1.000:000.000 luego de la firma de este acuerdo; o sea que, evidentemente, para la empresa es un negocio redondo. Hoy vale mucho más por la sola firma del acuerdo, sin haber invertido un solo peso de más.

En definitiva, nadie de la coalición pudo defender este acuerdo y no parece ser el producto de una planificación estratégica, concienzuda que piensa un país para los próximos cincuenta años. Este acuerdo entrega el puerto por sesenta años, pero no planifica para qué, ni cuál es el futuro de Montevideo en el contexto de los puertos regionales.

Al comienzo de mi intervención decía –y lo reitero– que los principales puertos del mundo están invirtiendo cada vez más en tecnología y en transformación digital y menos en infraestructura. En este caso, el Gobierno hizo un contrato que otorga un monopolio a favor de una empresa privada que, como se ha debatido intensamente en la jornada de hoy, debe ser creado por ley y con mayorías especiales. De nuevo: para la estrategia de puertos del Uruguay ¿es necesario crear un monopolio? ¿Corresponde que lo discutamos y debatamos en este ámbito? Si no discutimos, no lo sabemos. Pero si nos enteramos del hecho una vez que está consumado –circunstancia a la que estamos acostumbrados en este período legislativo; tenemos que reconocerlo– es de orden que los que lo hacen vengan a rendir cuentas al Parlamento. Para eso los llamaremos las veces que sea necesario, porque nosotros preguntamos y ustedes responden; cada uno en lo suyo.

(Intervención de un señor senador que no se escucha).

–Es así, señor senador; usted lo ha dicho.

Hasta el momento, el señor ministro Heber no ha respondido con precisión ninguna de nuestras preguntas. De hecho, al comienzo de su intervención, en lugar de argumentos acordes escuchamos gritos con acusaciones al Frente Amplio que fueron acompañados de golpes en la mesa. Y las respuestas vinieron por escrito; acá las tenemos.

A modo de ejemplo, voy a leer algunas de las preguntas. ¿Cuáles fueron las pautas de negociación? Respuesta: Las pautas de negociación están dadas por el mejor interés nacional y la proyección del puerto como *hub* regional. ¡Una tautología!

Pregunta 15: ¿Qué informe jurídico tuvo en cuenta para incorporar el régimen de gestión del puerto, el Reglamento General de Atraque de Buques y la constitución de un monopolio privado por sesenta años a favor de la empresa multinacional belga Katoen Natie? Respuesta: lo único a lo que se compromete el Estado uruguayo es a cumplir la ley y no se constituye un monopolio privado a favor de ninguna empresa. Reitero que estábamos preguntando qué informe jurídico tuvo en cuenta para presentar.

Pregunta 16: ¿Qué elementos jurídicos y económicos tuvo en consideración el señor ministro para dar por válida la admisibilidad del juicio de la empresa multinacional belga Katoen Natie contra la república por USD 1.500:000.000? Respuesta: Fue contestado por el prosecretario en sala y, dimensionando a Toma, dice: «Miguel Ángel Toma afirmó la importancia de no ir a juicio por las nulas probabilidades de obtener un resultado favorable en el mismo». ¡Lo decía el señor senador Andrade! Que Toma diga: «¡Miren, no les conviene ir a un juicio!» –es lo que, más o menos, dicen todos los abogados– en lugar de: «Firmen este acuerdo que es como una lista de deseos de Katoen Natie», hay una diferencia. Y cuando preguntamos qué elementos jurídicos se tuvo en consideración, nos remiten a Toma. ¡Es raro!

En la pregunta 22, el señor senador Carrera decía que el acuerdo permite que la empresa multinacional belga Katoen Natie se venda sin que el Estado pueda interponer ninguna objeción; esto es, la empresa podría llegar a vender el capital accionario a cualquier compañía naviera con todo lo que eso implica. Respuesta: Al ser una prórroga se mantienen las mismas condiciones del contrato original.

Acá tenemos un problema de actualización tecnológica, si quieren, porque la respuesta a esta pregunta está mucho más actualizada en el perfil de Twitter del ministro –que ya publicó la moción de la coalición– y es diferente a esta.

La realidad es que firmaron un acuerdo que es muy difícil de defender en su forma y en su contenido; que hipoteca nuestro futuro en materia de soberanía del puerto por los próximos sesenta años; que es fruto de un acuerdo secreto y que no está basado en informes de impacto jurídico, social o de prospectiva que lo respalden.

Queremos también resaltar que las intervenciones de los demás socios del Partido Nacional en la coalición de gobierno dan la pauta de grandes desencuentros causados por la falta de diálogo que hubo en la negociación de este acuerdo. Socios, pero no tanto en estos grandes temas estratégicos, como la política portuaria, ni más ni menos. Más socios en los cargos que en los grandes temas nacionales. Nos preguntamos de nuevo: ¿Era necesario un acuerdo en estas condiciones? ¿Cuál era la urgencia real?

Solamente a modo de reflexión, señora presidenta, y sin la menor animosidad, yo quiero recordar que el Partido Nacional tuvo el 26 % de los votos en octubre del 2019, y que hoy no tiene el respaldo de sus socios en este acuerdo, porque se enteraron cuando estaba firmado. El 26 % de los votantes, que eligió a un Gobierno por cinco años, no es representativo para negociar el destino del puerto de Montevideo por doce períodos de gobierno. Creemos que esta no es la manera.

En esta interpelación esperábamos explicaciones más profundas y mucho más acordes a la importancia de este tema.

Es todo lo que teníamos para decir. Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra la señora senadora.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Gracias, señora presidenta.

Saludamos al señor ministro y a los jerarcas que lo acompañan.

En primer término, me referiré a algo nada menor: el clima promovido por la oposición en la etapa inmediatamente anterior a esta interpelación, desfilando por todos los medios y organizando conferencias de prensa abiertas –al estilo de los espectáculos mediáticos– y durante el desarrollo de esta interpelación, también.

Una cosa es expresar opiniones o marcar discrepancias con firmeza; otra bien distinta es referirse a un acuerdo legítimo, suscrito por un Gobierno electo democrática y libremente por el soberano, con términos como «indigno», «inmoral», «inconstitucional», «ilegal», o calificarlo como una rendición incondicional ante una empresa multinacional, acusando que hubo dolo o negligencia absoluta y secretismo en la negociación. Estos son agravios e insultos ya no a un ministro, sino al propio Estado de derecho, exponiendo a nuestro país a una pésima imagen ante el mundo.

Señora presidenta: tenemos buena memoria. Esta misma estrategia el Frente Amplio la intentó aplicar durante el tratamiento de la Ley de Urgente Consideración y fracasó; ahora vienen por la revancha. ¡Qué poca creatividad! Seguramente irá por el mismo resultado.

Que quede claro: no admitiremos que una fuerza política que durante quince años de gobierno, con mayorías absolutas, ha exhibido en todos los ámbitos tanto luces como sombras, haciendo una enorme gala de su duplicidad, llega a esta interpelación trayendo en sus manos nada más que piedras –que es lo que han traído–, pues no traen argumentos. Y menos admitiremos aún que se nos intente dar cátedra de constitucionalismo; eso sí que no, señora presidenta.

A lo largo de esta extensa interpelación han quedado claras las diferentes posiciones planteadas. Quedaron claras las del miembro interpelante y su partido político y quedaron claras las respuestas dadas por el ministro Luis Alberto Heber, el prosecretario de la presidencia, doctor Ferrés, el subsecretario Juan José Olaizola, así como la de nuestros compañeros de bancada que fueron sumamente claros, como los senadores Botana, Gandini y Da Silva y la senadora Asiaín. En todos los casos, las respuestas dan por tierra con las argumentaciones del miembro interpelante.

Aunque no deseo extenderme en el tema, porque los argumentos han quedado bien explicitados, no puedo permanecer en silencio ante dos cuestiones fundamentales. Me refiero, por un lado, a la cuestión principal que nos ocupa, la que debería ser el objeto de la interpelación, es decir el acuerdo firmado con la empresa Katoen Natie, las implicaciones jurídicas y técnicas, así como el beneficio que traerá a nuestro país. Por otro lado, hay una cuestión de fondo que subyace a todo esto y que es la cuestión política o político-partidaria desde la oposición, con una clara intención de mover la iniciativa de la agenda política a su favor.

Vayamos entonces a la primera cuestión, que es el objeto declarado de esta interpelación. En este sentido, el señor ministro y el prosecretario de Presidencia han sido meridianamente claros en sus argumentos jurídicos que, en definitiva, son los que deben dominar todo este tema. De eso se trata, señora presidenta, de discutir las bases legales de este acuerdo, es decir, si lo acordado por el Estado uruguayo se ajusta a derecho, y esto ha quedado claro en el día de ayer y de hoy. Toda la operación se ajusta a derecho y el ministro Heber ha sido claro al explicar los beneficios que trae esto al país. Esos detalles han sido explicitados largamente durante esta extensa jornada.

También ha dicho el miembro interpelante que ellos son dialoguistas. En el período pasado yo estaba en la Cámara de Representantes y pregunto: ¿Dialogaron con la oposición cuando tuvieron mayorías automáticas durante los quince años? Nuevamente, hay que resistir al archivo. Pero hay algo más que entiendo oportuno decir. Sin pretender ser original con esta cita, quiero decir que gobiernos no solo son los buenos, los que hacen las buenas acciones, es decir lo que hacen en beneficio del país, sino que también son buenos gobiernos aquellos que trabajan para evitar los caos, los desastres que pueden venir. Sí, señora presidenta. El Gobierno es aquel que evita, este Gobierno está evitando y este acuerdo es doblemente bueno. Es bueno porque se ajusta a derecho, porque reduce tarifas y porque asegura la operatividad del puerto más importante, con todo lo que ello implica en beneficio del país. Pero también es bueno por lo que evita: evita que el país quede expuesto a un juicio multimillonario, con todas sus implicancias, tanto de orden económico como en cuanto a la credibilidad del país en una de sus principales fortalezas que es la estabilidad constitucional y la seriedad en el cumplimiento de contratos e inversiones. Además, habría consecuencias que nos podrían someter a un juicio que, aun en el caso de ganarlo, lo que no es seguro, nos tendría en una incertidumbre de años, con costos millonarios y con una espada de Damocles sobre nuestra cabeza, pero, fundamentalmente, sobre nuestra principal terminal portuaria.

Como se ha dicho infinidad de veces por parte de nuestro presidente, este Gobierno llegó para hacerse cargo. Y

se hace cargo. Lo hace y lo está haciendo en todos los frentes. Uno de los frentes prioritarios fue hacerse cargo de evitar un juicio internacional, negociando las mejores condiciones para nuestra principal puerta de importación y exportación.

Antes de pasar al segundo aspecto, señora presidenta, quiero detenerme en algunos argumentos que se han manejado hoy.

Se ha dicho que la negociación fue secreta. ¿Y qué pasó cuando el Gobierno anterior acordó en secreto un acuerdo con UPM? Entonces, cabe preguntarse, ¿la negociación secreta, en esa oportunidad era buena? Nuevamente, lo que debemos hacer es tener memoria y resistir los archivos.

Ahora quiero detenerme en el segundo plano de esta interpelación, que no ha sido explícitamente dicho pero que ha dominado todas las intervenciones de la oposición: el político-partidario y el de retomar la iniciativa en una agenda política que le ha sido adversa. No repetiremos acá otras interpelaciones que demostraron un equivocado oportunismo; no es del caso hacerlo. Tampoco repetiremos acá la falta de rumbo opositor en materia de la pandemia que ha sufrido nuestro país. Sin embargo, está claro que este tema se pretende imponer como dominante o como uno más de una cargada agenda cuya finalidad es exclusivamente política y busca consolidar buena parte de la opinión pública contra el Gobierno en diferentes frentes, y este es uno de los frentes que suman en esa dirección. Con él llegan los eslóganes de entrega de soberanía, subyacen acusaciones de dolo expresadas en conferencias de prensa, anunciando catástrofes sobre el empleo futuro y un sinfín de cuestiones más que van sumando hacia un objetivo opositor integral. Con esta estrategia de sumar conflictos y reivindicaciones, así como de anunciar futuros sombríos, la oposición busca consolidar su unidad interna ante el Gobierno como adversario común y conquistar buena parte de la opinión pública a su favor.

Por lo tanto, como en anteriores oportunidades, esta interpelación quedará como una más en el olvido.

(Apoyados).

–Seguramente vendrán otras instancias como estas, o en otro orden, y el Gobierno seguirá firme en su compromiso para con la ciudadanía y con el país; compromiso que el presidente ha asumido en su plenitud y que con mucha convicción lleva adelante.

Así que, señora presidenta, con las pruebas a la vista y con absoluta convicción, entendemos por demás satisfactorias las explicaciones brindadas en sala por el señor ministro Heber.

Antes de finalizar, me permito apelar a un valor imprescindible e inherente a la condición de senador de la república: la ética política. ¡Sí, señora presidenta, la ética política! En tal sentido, respetuosamente quiero solicitar a los colegas de la oposición que enmienden, de alguna manera, todos los insultos y agravios dirigidos al señor ministro Luis Alberto Heber –que pudieron afectar su buen nombre y honor–, mostrando una actitud de dignidad y grandeza al presentarle sus disculpas.

(Apoyados).

–Seguramente, eso devolvería a esta sala la imprescindible convivencia que siempre la ha caracterizado.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

SEÑORA BIANCHI.- ¿Me permite una interrupción, señora senadora?

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir la señora senadora.

SEÑORA BIANCHI.- Seré muy breve.

Pido disculpas; me había levantado un momento y perdí la oportunidad de pedir la palabra por una alusión. Sin embargo, me viene muy bien lo que dijo la senadora Rodríguez en el sentido de evitar agravios.

Me sorprendió algo que se dijo e intentaré responderlo –no recuerdo bien la expresión que utilizó la senadora Nane– sin despertar animosidades. En ese mismo sentido, los uruguayos no merecemos que nos digan esas cosas de nuestro presidente, sobre todo cuando el Frente Amplio tiene a una intendente en Montevideo que tiene el 20 % del electorado utilizando la Ley de Lemas; ley que históricamente el Frente Amplio ha rechazado. Por lo tanto, cuando se habla de principios, de respeto y de respetar la institucionalidad, podría decir lo mismo. Y no lo habría dicho si no se hubiera dado un golpe tan bajo en esta interpelación que es sobre un tema tan importante para el país. Me llama la atención lo de la senadora, por quien siento un enorme respeto y con quien tengo muy buen vínculo. Realmente me llama la atención. No voy a interpretar cuál fue el origen, señora presidente, porque yo no interpreto, pero la verdad es que fue un golpe bajo que no nos merecemos y lo devuelvo de la misma manera, porque estoy legitimada para hacerlo.

Gracias, señora presidente.

SEÑOR MANINI RÍOS.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MANINI RÍOS.- Gracias, señora presidenta.

Llevamos diecinueve horas de sesión de interpelación en lo que parece ser un diálogo de sordos. Por un lado, el señor ministro ha explicado claramente la necesidad de destrabar una situación. Creo que esa fue la razón principal y no la de un juicio cuyo resultado, por supuesto, es claro que es incierto, porque podría ser favorable o desfavorable.

La principal razón para hacer una negociación que pusiera al puerto en la competencia interpuertos en la región es el estado de parálisis en el cual este se estaba sumiendo, que amenazaba con continuarse por lo menos por varios años.

Este ha sido un diálogo de sordos. Por una parte, se justifica lo actuado con argumentos que podrán aceptarse o no, pero se justifica y se demuestra claramente la legalidad de lo actuado. Por otra, se quiere llevar agua para un molino político que permita dar manija, agitar permanentemente, denostar, etiquetar, insultar. Se quieren buscar réditos políticos e, indudablemente, hay ciertos profesionales que saben cómo hacerlo.

Acá se han dicho cosas muy duras, señora presidenta. Se ha hablado de dolo. Creo que en estas diecinueve horas lo más parecido al dolo que he escuchado fue algo que surgió a partir de la disertación de un senador de la coalición que habló de los manejos que se hicieron durante años con la empresa Montecon, con una licitación trucha, con cómo se concesionó después, con permisos permanentes cada noventa días. Creo que de todo lo que se dijo, si hay algo que se parece al dolo, es eso.

Aquí se habló de la entrega de un pedazo de la soberanía, cuando no la soberanía entera. Y vinieron a mi mente los 5:000.000 de hectáreas que están hoy en manos de sociedades anónimas que no sabemos ni quiénes son. Creo que antes de usar la palabra «entrega» hay que pensar un poquito en las responsabilidades que tiene cada uno.

También se habló de compra de energía a precio caro, una energía que no precisamos. Sería bueno revisar todo lo actuado en los últimos años en materia de energía y ver cómo se fue privatizando la energía, cómo hoy UTE tiene que pagar a privados en el entorno de USD 500:000.000 al año por energía que, reitero, muchas veces no precisamos, lo que impide bajar las tarifas a todo el mundo.

Asimismo, se hizo referencia a un acuerdo neocolonial. Entiendo que neocolonial significa ataduras a poderes ajenos al país, a extranjeros. Y viene a mi mente todo lo hecho durante años con la entrega a la banca y con el permiso a utilizar préstamos usurarios contra el ciudadano de a pie en el Uruguay. Vienen a mi mente los contratos que se hicieron con empresas multinacionales a espaldas de los uruguayos. Vienen a mi mente las políticas que se aplican acá como enlatado, políticas que vienen de otras latitudes y que solo nos debilitan, nos enfrentan y nos dividen. Eso es neocolonialismo en serio y parece que a nadie le preocupa.

Hemos escuchado hablar sobre hechos consumados, acuerdos secretos, tantos años por delante, y viene a mi mente otro capítulo, no muy lejano en el tiempo –dos o tres años atrás, no más–, vinculado a una empresa multinacional con la que se hicieron estas cosas.

Por lo dicho, creemos que el partido interpelante tiene capacidad pero no legitimidad para plantear las cosas como lo ha hecho.

Recuerdo que en este mismo Parlamento, en abril del año pasado, la Cámara de Representantes, luego de una interpelación a cuatro ministros, hizo una declaración en la que dijo que el Gobierno anterior negoció desde una posición de debilidad, ocasionando gastos excesivos al Estado en un clima de total opacidad. Fue una declaración que hizo la Cámara de Representantes hace poco más de un año.

De todo esto sacamos en limpio –y aquí puedo coincidir con algunas de las posiciones manifestadas por la oposición– que un Gobierno se arroga el derecho a negociar algo que compromete a varias Administraciones hacia adelante, compromete al país, y esto no debería ser posible. Creo que entre todos tenemos que asumir el compromiso de sacar adelante una norma, una ley que impida que esto se repita en el futuro, porque pasó con uno, pasó con otro y va a seguir pasando si no hacemos nada. No puede ser que un Gobierno comprometa una docena de Administraciones por delante, por más bien intencionado que sea, por más bien que entienda que eso es bueno para el país. Eso debe ser con el aval del Parlamento nacional, con el aval de los representantes del pueblo. Y creemos que un tratado de estos, un convenio de este tipo debe pasar en el futuro por el Parlamento nacional, y tal vez sea imprescindible que asumamos el compromiso de elaborar una ley en ese sentido.

Cabildo Abierto claramente no participó en esta negociación, en este acuerdo, más allá de que entendemos la necesidad de poner a nuestro puerto lo antes posible en esa competencia interpuertos. Creemos que el dejar hacer o el no hacer nada, el mirar para el costado, el balconear cómo se enfrentan dos empresas o una empresa con el Estado durante años es facilitar que aquellos otros actores de la región nos pasen por encima y terminen ocupando el lugar que nosotros no ocupamos. Ya pasó con las cargas del Paraguay, que se perdieron por la ineficiencia de nuestro puerto. ¿Qué vamos a esperar? ¿Que siga pasando eso?

Nuestro partido presentó un proyecto alternativo que refería a un área de terminal especializada de cargas, con la posibilidad de que dentro de esa área actuara más de un operador. Se nos dijo que había inconvenientes para ello, pero eso marca nuestra intención. Queríamos que hubiera más de un operador, por supuesto, en una competencia

sana y con las mismas condiciones, no con diferencias, no con beneficios de una sobre otra.

Nosotros hemos decidido actuar con seriedad, con responsabilidad, en un acto de absoluta responsabilidad política y republicana, en el entendido de que la mayoría de la ciudadanía de nuestro país votó por un proyecto político que hay que respaldar, que hay que apuntalar, y todavía queda por delante hacer muchísimos cambios más. No podemos defraudar a la gente que nos depositó su confianza. Por eso, hemos decidido respaldar, continuar con las tratativas, con el acuerdo, con las negociaciones con esta empresa, pero con ciertas condiciones, algunas de las cuales van a estar reflejadas en la moción que se va a votar en pocos minutos.

Yo creo que esta interpelación –y ahí contradigo a la senadora preopinante– no es una más para el olvido. Esta interpelación no es estéril. Esta interpelación va a determinar, en la aprobación de la moción final, el compromiso de hacer cambios en esa negociación que se hizo. Nosotros entendemos que el más importante de todos, el que para nosotros realmente afectaba la soberanía, es el de que la empresa renegocie, se negocie, se haga una adenda, una ampliación o lo que corresponda jurídicamente, reservando al Estado uruguayo el derecho a tener la última palabra, es decir, a autorizar o no autorizar un cambio de propiedad en las acciones de la empresa, en ese 80 % de la empresa TCP.

Creo también que esa moción, al solicitar que se remita un proyecto de ley para crear una unidad reguladora que va a permitir que en el futuro vele por que no se transforme esto en lo que tanto se ha hablado, en un monopolio real, sino que exista la posibilidad de actuación de otros operadores y, sobre todo, que haya un límite claro a los precios, a los costos que se le imponen a exportadores e importadores. En definitiva, la idea es que esa unidad reguladora vele por que no haya ningún tipo de exceso. Creo que eso también, producto de esta larga sesión, es algo positivo. Esta interpelación no es una más. No fue estéril. Y estoy convencido de que sus efectos van a ser positivos, por el resultado que va a tener y por esa disposición que va a establecerse en la moción que se va a aprobar.

Por todo esto, tenemos la firme expectativa de que realmente se estén sentando las bases para que el puerto de Montevideo sea en el futuro realmente competitivo, que pueda participar activamente del mercado de contenedores de la región, cada vez en aumento, y que esa línea ascendente que nos mostraba el señor subsecretario hace unos minutos se siga potenciando en el tiempo, se siga marcando claramente, porque en eso va el trabajo de los uruguayos, en eso va la economía de este país.

Aquí se ha hablado de costos, de que va a haber USD 2.000:000.000 de pérdida por la forma en que se negoció. Otro número viene a mi mente, pero por otra cosa, por costos de algún servicio que se le está prestando a otra empresa multinacional en otro tipo de negocio. Yo creo que no va a ser así. Esto, bien manejado, regulado como corresponde, con los controles que tiene que ejercer el Estado, va a significar un salto hacia adelante del puerto de Montevideo y lo va a poner en el camino que todos los uruguayos nos merecemos.

Eso era lo que quería decir, señora presidenta. Muchas gracias por la atención.

SEÑOR ANDRADE.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ANDRADE.- En primer lugar, como coordinador de la bancada del Frente Amplio, quiero decir que creo que nadie acá se puede atribuir ser el dispensador de legitimidades ajenas. La legitimidad de cada uno de los que estamos sentados acá surge del voto popular. Nos votan y, por lo tanto, tenemos legitimidad.

Y la segunda consideración, en la que queremos ser muy claros, es que es cierto que este es el momento en que los legisladores tenemos que opinar para avalar o no el acuerdo que hizo el Gobierno. Para eso nos votaron. Cuando votemos, vamos a estar avalando o no. Es esta la instancia. Pero no puede ningún partido que integra el Gobierno decir que no participó del acuerdo cuando la firma, en el Poder Ejecutivo, fue de todos. Ahí firmaron los ministros de Cabildo Abierto y firmaron los ministros del Partido Colorado. No pueden desentenderse del acuerdo firmado con la empresa belga, como si hubiera llegado hoy.

Ahora, en minutos, los legisladores vamos a tener la posibilidad de manifestar, cuando levantemos la mano, si estamos avalando o rechazando el acuerdo. Para eso es la interpelación.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR MANINI RÍOS.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MANINI RÍOS.- Es muy diferente participar de las discusiones que establecen los distintos parámetros de la negociación. Creo que el señor senador lo entiende claramente.

Quiero agregar que todos esperamos que del accionar de esta unidad reguladora se refleje el verdadero espíritu de la Ley de Puertos, que es la que establecía como principio rector la competencia a nivel portuario, la competencia interportuaria, la competencia a todo nivel. Y queremos también que esa unidad respete y haga respetar los contra-

tos que se han firmado, que es lo que, en definitiva, le da el marco de seriedad necesario al país.

SEÑORA PRESIDENTA.- Como corresponde reglamentariamente, el miembro interpelante y el ministro interpelado harán el cierre de esta sesión.

Tiene la palabra el señor senador Carrera.

SEÑOR CARRERA.- Señora presidenta: como se decía, han sido diecinueve horas de debate y desde el Frente Amplio esperábamos recibir los fundamentos jurídicos y económicos del acuerdo que nos obliga por los próximos sesenta años.

El Frente Amplio realizó una presentación seria de un tema país, de enorme trascendencia, con enormes consecuencias en lo político, económico y social. Como dijimos al inicio, ante un problema país pensábamos lograr la unidad nacional y que se renegociara este acuerdo en base a la dignidad.

No trajimos una moción, pero acabamos de presentar una. Vinimos con una actitud constructiva, teníamos expectativas y también, como dije, aspirábamos a que se dieran explicaciones sobre elementos muy oscuros de todo este proceso.

Hicimos una descripción de las numerosas y graves irregularidades e ilegalidades que se cometieron a lo largo de todo este proceso, que concluyó con este nocivo acuerdo. Lo hicimos porque la ciudadanía nos puso en este lugar, de controlar al Poder Ejecutivo, y porque somos una fuerza política con responsabilidad. Y nos preocupa el futuro del puerto, porque en muchos aspectos es el futuro del país.

Vinimos a escuchar explicaciones y a contribuir a solucionar la inestabilidad generada por este acuerdo. Demostramos que bajo la amenaza de un juicio sin ningún fundamento y por un monto disparatado se entregaron las llaves del puerto de Montevideo, perdiendo toda la capacidad de control y de regulación sobre su operativa principal.

Demostramos que las inversiones comprometidas solo se explican bajo la lógica de mantener las condiciones autoimpuestas para que el monopolio privado desregulado se extienda hasta el año 2081.

Denunciamos que la rebaja de tarifas es absolutamente parcial, insuficiente y de difícil control. De esa manera, se dejó a nuestros exportadores e importadores como rehenes de un monopolio privado sin control, que tendrá la libertad de fijar los precios a su antojo.

Enumeramos la gran cantidad de ventajas adicionales que el Estado otorgó a la empresa beneficiada y, simultáneamente, la gran cantidad de obligaciones que se autoimpone.

Demostramos que con la firma del acuerdo del 25 de febrero del 2021 se aumentó en más de USD 1.000:000.000 el valor de Katoen Natie y se expuso al país a un riesgo aún mayor por la venta a una multinacional que, amparada en las potestades que le asegura el acuerdo, define el futuro del puerto por sí y ante sí, en función de intereses desconocidos.

Además de los USD 1.000:000.000 que se le regalaron a esta empresa, se provocaron pérdidas al país por más de USD 2.000:000.000 por compromisos asumidos y las resignaciones de ingresos autoimpuestos en el acuerdo.

Consideramos que las respuestas fueron insuficientes y demostramos que la constitución de un monopolio privado sin regulación en la operativa central del puerto, además de todas las ilegalidades inconstitucionales señaladas, reconocidas por nuestro propio Tribunal de lo Contencioso Administrativo, no solo no habrá de resolver ninguno de los problemas que tenemos actualmente, sino que indefectiblemente los habrá de empeorar y hasta el 2081.

Nosotros tomamos conocimiento de que la coalición de gobierno, integrada por el Partido Nacional, el Partido Colorado y Cabildo Abierto, iba a declarar satisfactorias las explicaciones del ministro, y al final presentamos esta moción en la que desde el Frente Amplio declaramos: «Dado que el señor ministro interino de Transporte y Obras Públicas no ha brindado explicaciones satisfactorias a las interrogantes planteadas con relación al acuerdo alcanzado entre el Gobierno y la empresa Katoen Natie para la extensión de la concesión de la Terminal Cuenca del Plata por cincuenta años y habiendo quedado de manifiesto que las acciones llevadas adelante por el señor ministro Luis Alberto Heber son manifiestamente inconstitucionales, ilegales e inconvenientes, con gravísimas consecuencias políticas, sociales y económicas, los senadores y senadoras del Frente Amplio presentamos la moción para que se desencadene el procedimiento dispuesto en el artículo 147 de la Constitución de la República, el procedimiento de censura».

Hasta aquí, señora presidenta, llegamos.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Para finalizar, tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: hemos culminado, como se ha dicho, diecinueve o casi veinte horas de debate y ya que es la etapa final considero que es de cortesía parlamentaria no hacer alusiones de carácter político que no se puedan contestar. No vamos a contestar las intervenciones del miembro interpelante que insiste en sus argumentos como una especie de repetición.

Sí me interesa destacar muchas intervenciones de varios señores senadores de la oposición que guardaron el estilo, aunque expresaron argumentos que no compartimos. De eso se trata, de discutir ideas, pero no agravios, porque eso desprestigia al Parlamento y el nivel de la discusión. Entonces, los agravios los olvidamos porque entendemos que son por falta de argumentos y de solidez como para poder contestar o rebatir.

Muy especialmente, señora presidenta, queremos agradecer el apoyo del Partido Colorado, de Cabildo Abierto y del Partido Independiente, aunque no esté representado en esta sala, porque es verdad que las ansiedades gubernamentales llevaron a que el 2 de marzo se anunciaran los acuerdos que entendíamos como excelentes –así lo seguimos entendiendo– y ese apresuramiento quizás llevó a una falta de análisis y de discusión interna dentro de la coalición, aspecto que aceptamos. Lo aceptamos como un error, pero también se debe comprender que fue un año de negociación. Reitero, un año; todas las semanas nos reunimos con el prosecretario, con el subsecretario y con el presidente del puerto para pelear por el interés nacional. Así fue como siete días antes de esos anuncios llegamos a firmar este entendimiento que para nosotros, señora presidenta, es un excelente acuerdo y que, como muy bien se ha dicho en esta sala, genera una inversión muy importante.

A lo largo de esta discusión se ha insistido hasta el cansancio que hacemos esto por un juicio y no se quiere escuchar. ¡No! El juicio estaba instalado, teníamos un proceso de conciliación y contábamos con seis meses. El 19 de octubre se presentó la carta que habla del monto; no lo decimos nosotros, pero no importan el monto ni el juicio. ¡No queríamos juicio! No lo queríamos porque eso significaba paralizar el puerto, que ya estaba paralizado.

Para nada queremos negar que se hayan hecho inversiones –como decía alguna senadora–, no es que durante los quince años nada se hizo; no. Es que se fueron terminando por incumplimientos legales y con un alto riesgo internacional de no cumplir con la seguridad jurídica por la que esta empresa había ganado legítimamente una subasta pública.

Por lo tanto, señora presidenta, entendimos la necesidad imperiosa de hacer, no de cruzar los brazos para esperar los fallos porque, aunque ganáramos, íbamos a perder. Hay quienes sostienen –creo que erróneamente– que en los informes del Poder Ejecutivo no hay ninguna instancia jurídica que nos señale tener una posibilidad, pero están quienes creen que teníamos posibilidades de ganarla. ¡Sin embargo, perdemos! ¡Ganando, perdemos un tiempo indispensable de inversión para poder actualizarnos en la competencia regional!

Para nosotros, señora presidenta, era imperioso salir de esta instancia de riesgo, de conciliación, que fue postergada una y otra vez para no entrar en el tribunal arbitral, no por temor a perder un juicio ni a ganarlo porque, en definitiva, teníamos el temor de que ganando igualmente perdíamos un tiempo imperioso de inversión y teníamos un largo –¡largo!– proceso de nuevas licitaciones, después de diez años, para ver quién podía venir a invertir. ¡Perder diez años en este tiempo!

Señora presidenta: yo creo que todo el Gobierno hizo bien y agradezco el apoyo de la coalición de gobierno, que una vez más estuvo a prueba –azuzada para ver si hay divisiones o encuentros–, pero por el interés nacional que se ha comprendido por su parte, se pueden omitir, quizás, instancias de mayor análisis.

Era necesario, era urgente acordar sí, señora presidenta; sí, señores legisladores. Es necesario ahora, cuanto antes, generar la inversión de USD 455:000.000 que va a generar mucho empleo pero que, sobre todo, ¡va a potenciar al mejor puerto del Cono Sur, que es en lo que nosotros insistimos que queremos!

¡Queremos tener el mejor puerto! ¿Y cuál era la alternativa de esto? ¿Qué se nos propone como opción? ¡Ir a juicio! ¡Cruzarnos de brazos! ¡Rendirnos frente a la realidad! ¡Ver, mes a mes, si los abogados, en representación del Gobierno, ganaron alguna batalla en alguna instancia de conciliación o de enfrentamiento!

¡No, señora presidenta! ¡Nosotros vinimos y ganamos el Gobierno –todos, en la coalición– para hacer, para transformar, para cambiar, para lanzar al país hacia adelante!

¡Perdonen el entusiasmo y la pasión que tengo en esto, cuando lo digo y lo proclamo de esta manera! ¡No es ofensivo ser pasional! ¡Es bueno serlo! Porque cuando uno defiende con pasión sus ideas y sus posturas es porque está convencido de ellas ¡y yo estoy convencido de estas, como lo están todos en mi partido y en los partidos que están coaligando! ¡No hay ilegalidades! ¡No hay monopolio! ¡No hay falta de transparencia! Hay necesidad de hacer, de transformar, de cambiar y de abrir nuevos horizontes.

No nos importan los desafíos por delante; de lo que nosotros no somos partidarios es de rendirnos frente a esa realidad. ¡Venimos acá a trabajar, no a continuar como por inercia! ¡Venimos a transformar, a cambiar, a mejorar al país, a abrir oportunidades! Queremos cambiar el desangre que ha tenido el Uruguay durante tantas décadas de exportación de gente, para importar trabajo y para que nuestros trabajadores tengan ofertas y no deban huir de nuestro país por no tener futuro en él.

Por eso, señora presidenta, con esta pasión, nosotros agradecemos los apoyos políticos, agradecemos las intervenciones discrepantes que con respeto y con argumentos se han hecho en esta sala y rechazamos, una vez más, los agravios, por ser pequeños en la argumentación y pequeños en la visión.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Gracias a usted, señor ministro.

Hay dos mociones que han llegado a la Mesa. Procederemos a dar lectura a la moción que presentaron los senadores de la coalición de gobierno y, como ya se ha manifestado por parte del miembro interpelante, la Mesa, en acuerdo con los coordinadores de las bancadas, llevará adelante las instancias que se establecen en el artículo 147 de la Constitución de la república.

Léase la moción llegada a la Mesa.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (Gustavo Sánchez Piñeiro).- «1) Dar por satisfactorias las explicaciones brindadas por el señor ministro interino de Transporte y Obras Públicas.

2) Afirmar que el Gobierno de coalición ha tenido que buscar soluciones dada la situación generada por las Administraciones anteriores que expusieron al país a reclamaciones internacionales y serios perjuicios de la actividad portuaria, comprometiendo seriamente el futuro del Puerto de Montevideo.

3) Requerir al Poder Ejecutivo se incluya en el acuerdo logrado con la empresa Katoen Natie la necesidad de la autorización previa del Estado uruguayo ante una eventual enajenación de las acciones de la empresa en la sociedad TCP.

4) Solicitar al Poder Ejecutivo el envío del proyecto de ley por el que se crea la Unidad Reguladora de los Servicios Portuarios (Ursep)». *(Firman: los señores senadores Gandini, Botana, Asiaín, Sartori, Camy, Lozano, Domenech, Da Silva, Coutinho, Lanz, Saravia, Viera, Rodríguez, Blás, Sanguinetti, Bianchi, Manini Ríos y la señora presidenta).*

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción presentada.

(Se vota).

–18 en 31. **Afirmativa.**

10) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑORA PRESIDENTA.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace, a las 05:26 del día 19 de agosto, presidiendo la señora Argimón y estando presentes los señores senadores Andrade, Asiaín, Bergara, Bianchi, Blás, Bonomi, Botana, Camy, Carrera, Coutinho, Da Silva, Della Ventura, Domenech, Gandini, Kechichian, Lanz, Lazo, Lozano, Mahía, Manini Ríos, Nane, Olesker, Rodríguez, Rubio, Sabini, Sánchez, Sanguinetti, Saravia, Sartori y Viera).

BEATRIZ ARGIMÓN
Presidenta

José Pedro Montero
Secretario

Gustavo Sánchez Piñeiro
Secretario

María Alcalde
Directora general subrogante del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y control
División Diario de Sesiones del Senado

Diseño e impresión
División Imprenta del Senado